

منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة  
(٣٣)

الدكتور  
حسين محمد المتهواقي

# دور البصرة النجاري

في  
البحر الخليج العربي

١٨٦٩ - ١٩١٤



١٩٨٠





منشورات مركز دراسات الخليج العربي  
بجامعة البصرة  
رقم ٣٣

# دور البصرة التجاري

في الخليج العربي

١٨٦٩ - ١٩١٤

الدكتور  
حسين محمد الفهواي

كلية الآداب - جامعة البصرة

مطبعة الارشاد - بغداد

١٩٨٠



## تقديم

عرفت الصديق الدكتور حسين محمد القهواتي طالبا في الدراسات العليا ، جاء الى مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة ليستزيد من مصادر بحثه ويطلع على الدراسات والوثائق التي تتعلق بدراسته فوجدت فيه روحاً علمية وثابة وبصيرة نافذة توقعت لها أن تشق طريقها بكل جدارة وإقتدار . وكان لي بعدئذ شرف تقييم رسالته ( الدكتوراه ) حيث اختارتني جامعة بغداد لآكون خيرا لها . والحق أقول ان رسالته العلمية تعتبر اضافة جديدة للدراسات التاريخية المعاصرة .

الكتاب الذي أقدمه للقاريء العربي هو في الأصل رسالة دكتوراه في التاريخ الحديث استطاع المؤلف من خلاله أن يكتشف بموضوعية عن جوانب المادة التاريخية التي اختارها وهي « دور البصرة التجاري في الخليج العربي » ١٨٦٩-١٩١٤ وفق المنهج العلمي الصحيح ، وان يستعمل أدوات البحث الأساسية من وثائق ومخطوطات ودوريات ومطبوعات وغيرها ليخرج بنتائج أصيلة ومبتكرة .

والواقع ان المؤلف عند دراسته لدور البصرة التجاري قدم دراسة عن التجارة الداخلية والخارجية لمنطقة الخليج العربي بشكل عام وللبصرة بشكل خاص مع دراسة موضوعية للتيارات والصراعات التي أثرت على المصالح الاقتصادية والنشاط التجاري في المنطقة ، وعليه فإن الكتاب لا يستغني عنه كل باحث في تاريخ العرب الحديث وكل مثقف عربي ، نأمل من الدكتور القهواتي أن يتحف المكتبة العربية بنتائجته الجديدة باستمرار وان يساهم من خلال كتاباته القيمة بأعادة كتابه تاريخ العرب وفق المنهج السليم .

ومن الله التوفيق . . . .

الدكتور مصطفى عبدالقادر النجار  
الامين العام لمراكز دراسات الخليج  
العربي والجزيرة العربية





## المقدمة

بقدر ما تعتبر الابحاث التاريخية التي تهدف الى ابراز الجوانب الايجابية لروح الامة ، ودورها في المسيرة العالمية ، ومساهمتها في اغناء الحضارة الانسانية ، من المتطلبات الاساسية ، فان الدراسات التي تلاحق كشف الآثار الاجتماعية والفكرية والاقتصادية السيئة للاستعمار أو التي تعرى أساليبه التي بها حقق مصالحه الاقتصادية في الوطن العربي ، هي الأخرى تعتبر هامة بل متممة لتلك الابحاث .

لقد جاءت هذه الدراسة لدور البصرة التجاري في الخليج العربي خلال الفترة ( ١٨٦٩-١٩١٤ ) كمحاولة لتناول جانب من التواريخ الاقتصادية لمنطقة رأس الخليج العربي خلال حقبة هامة من تاريخنا الحديث ، لا سيما وان المؤرخين السياسيين قد تجنبوا أحيانا التعرض الى الشؤون التجارية والمالية مثلما تجنب الاقتصاديون بحث تفاصيل المواضيع الدبلوماسية والسياسية ، لذا حاولنا في هذا البحث ان نربط المعلومات التي توفرت لنا عن المشاكل السياسية التي نجمت عن الدبلوماسية الغربية ودورها في المنطقة بالمعلومات الاقتصادية التي استقينها من التقارير التجارية البريطانية كمحاولة متواضعة لايجاد الصلة بينهما قدر المستطاع .

ان الهدف الاساس من اعداد هذا البحث هو بيان وحدة الخليج اقتصاديا عبر العصور ، والاشارة الى الدور التاريخي والتجاري للبصرة في ذلك الاقتصاد .

وجاء اختيار عام ١٨٦٩ نقطة انطلاق للبحث لانها تميزت بافتتاح

قناة السويس ذات الاثر الكبير على التجارة العالمية عامة وعلى تجارة وملاحة الخليج والبصرة بصورة خاصة . وعلى النطاق المحلي اقترنت البداية بتبوء الوالي المصلح مدحت باشا ولاية بغداد (١٨٦٩-١٨٧٢) وما صاحب حكمه من تطورات اجتماعية واقتصادية وسياسية لا في ولاية بغداد وانما في البصرة ومنطقة رأس الخليج العربي أيضا . أما توقف البحث عند عام ١٩١٤ فذاك واضح جدا سببه اندلاع الحرب العالمية الاولى وما رافقتها من تغيرات جذرية لا في المجال التجارى فقط وانما على الصعيد العسكرى والسياسى كذلك .

لقد قسمنا البحث الى فصول اربعة وملاحق عدة .

حيث اعتبر الفصل الاول بمثابة دليل جغرافى واقتصادى وتاريخى يرشد القارئ الى ما سوف يحتاجه من معلومات تكميلية لتجارة البصرة والخليج العربى خلال حقبة الدراسة منها ما يتعلق بموقع ميناء البصرة واهميته بالنسبة لموانئ الخليج الاخرى ودوره في تجارة الترانسيت ، ومنها ما يختص بالشؤون الادارية والصحية والعمرانية والاتفاقيات التجارية التى عقدت بين الاقطار ذات العلاقة بمنطقة الخليج العربى ، بالاضافة الى تناول الرسوم الكمركية و «الاتاوات» المحلية وتأثيرها على التجارة الداخلية والخارجية ودراسة دور الكمارك ومدى خدماتها التجارية .

وتطرق الفصل الثانى الى الصراع العثمانى البريطانى على منطقة الخليج العربى بقدر ما يتعلق الامر بالمصالح التجارية مع الاشارة الى الصراعات في رأس الخليج العربى وسواحل شبه الجزيرة العربية المطلة على الخليج ومواقف الدولة العثمانية من نجد وساحل الاحساء ، ودور بريطانيا في تأزم الوضع في المنطقة وادعائها بتعرض تجارتها للخطر نتيجة تزايد الاعمال القرصية ، حيث تناول الفصل ذلك تحت عنوان القرصنة بين الادعاء والحقيقة .



وكشف الفصل الثالث عن دور المواصلات في تجارة البصرة والخليج العربي سواء أكانت نهريّة أم بحريّة ، واستعرض دور الشركات التجارية والملاحية العاملة في البصرة والخليج ، وبخاصة شركة لنج التي شغبت أعمالها ونشاطاتها حتى استحوذت على تجارة وملاحة رأس الخليج العربي مع بيان دورها في نقل البريد الهندي في العراق واتصالاتها برؤساء العشائر القاطنة على طول ضفاف شط العرب ونهر دجلة بين البصرة وبغداد . مثلما وضع الفصل دور « شركة عمان العثماني » ومن ثم الشركة الحميدية التي حلت محلها عام ١٩٠٤ وكذلك دور عشرات الشركات الملاحية والمؤسسات التجارية ، في تجارة البصرة والخليج ، كما أفرد الفصل موضوعا للتلغراف والبريد وبين دورهما في تسهيل المهام التجارية بين البصرة والموانئ الهندية والأوربية .

وتناول الفصل الرابع تجارة البصرة العامة ودورها في الخليج العربي ، وتتبع تفاصيل السلع الرئيسة الصادرة والواردة منها واليها ، مع الإشارة الى الاقطار التي كانت اليها تتجه ومنها ترد تلك السلع ، مع ذكر تذبذب اسعارها وتفاوت اجور شحنها ونسبة الخسارة والربح فيها وتزايدها أو تناقصها .

وأخيرا ألحقنا بالبحث عدة جداول توضيحية منها جدول تفصيلي يبين قيمة السلع الصادرة من ميناء البصرة وآخر بقية السلع الواردة اليه خلال حقبة الدراسة بالإضافة الى جداول تفصيلية اخرى عن النقود والمكاييل والموازين وحركة البواخر واجور الشحن وغيرها .

لقد اعتمدنا في هذه الدراسة ، بشكل رئيس ، على الوثائق والمصادر الأولية ، منها التقارير البريطانية التجارية والسياسية ، بعد موازنتها بالمعلومات التي استقينها من جريدة الزوراء الرسمية ، التي رافقت في صدورها مسيرة هذا البحث ، وبعد مقارنتها بالنصوص التي وردت في

الحوليات العثمانية الرسمية لولاية البصرة والمصادر المحلية الاخرى ، التي سنأتي على ذكرها تفصيلا .

## ١ - الوثائق البريطانية :

أ - سجلات دار وثائق وزارة الهند في لندن (India Office)

لقد تتبع البحث التقارير التجارية والسياسية ، التي كان يعيها المقيمون والمعتمدون السياسيون او القناصل العامون ونوابهم ، من بوشهر وبغداد والبصرة ، الى حكومتى بومباي والهند ، بصفتهم وكلاء لشركة الهند الشرقية ، كما لاحق تقاريرهم المرسلة الى السفيرين البريطانيين في كل من اسطنبول وطهران بصفتهم الاخرى قناصل لدى وزارة الخارجية البريطانية ، وتوصل الى ان تلك التقارير كانت تحفظ في وزارتي الهند والخارجية في لندن ، مثلما تستقر نسخ منها في بومباي أو كلكتا .

وفي دار وثائق وزارة الهند في لندن ، استطعنا الاطلاع على نماذج كثيرة ، من مراسلات وزارة وحكومة الهند ، عبر اقسامها ولجانها السياسية والسرية مع مختلف الاوساط البريطانية ، وفيها معلومات قيمة تخص شؤون الشرق الاوسط عامة . والمراسلات التي تمت الاستفادة منها في هذه الدار يمكن تقسيمها الى اربع مجموعات :

الاولى : هي المراسلات السرية والسياسية بين حكومة الهند ووزارة الهند ، وتتضمن أحيانا مراسلات مباشرة بين المعتمدين السياسيين في الشرق الاوسط وبين وزارة الهند .

الثانية : المراسلات بين أقسام الحكومة البريطانية بشأن الخليج العربي وبشكل رئيس بين وزارتي الهند والخارجية البريطانية ، أو بين هاتين الوزارتين أو احدهما والاميرالية البحرية أو مجلس التجارة الاعلى

أو وزارة الحرب وغيرها وفيها معلومات هامة تخص الخليج والبصرة .

الثالثة : المذكرات التي كان ينظمها الموظفون في القسم السياسي والسرى بناء على طلب سكرتير الدولة للشؤون الخارجية في حكومة الهند ، وهذه المذكرات ليست ملخصات جيدة لكثير من الوثائق الهامة بحسب ، وانما تتضمن خلفية تاريخية لكثير من القضايا ذات الشأن وهي أخيرا سهلة التناول لأنها تغني الباحث أحيانا عن مراجعة عشرات السجلات ، وهذه المذكرات تحمل تواريخ مختلفة وتشمل مواضيع متعددة، منها حقوق الملاحة في انهار العراق ، والبريد البريطاني في نهر دجلة ، والحصن العسكري العثماني في الفاو ، وعشرات المذكرات الاخرى .

الرابعة : المطبوعات الرسمية الخاصة بحكومة الهند ، وهي سرية أعدت كملخصات أو مختارات لوثائق عامة تتعلق بشؤون الخليج ، واسهم في اعداد بعضها المصنف البنجابي المعروف «سلدانا» (Saldanha) منها على سبيل المثال لا الحصر :

**Precis on Commerce and Communication in the Persian Gulf 1801-1905; Precis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905.**

واخيرا ورغم ان سجلات هذه الدار الضخمة هي عبارة عن تراكمات وثائقية لفترة قاربت ثلاث مئة وخمسين عاما ، وشغلت الآن رفوا مجموع اطوالها تسعة اميال ، في احد عشر طابقا ، من بناء حديثة واسعة في لندن ، الا ان الباحث يستطيع العثور على ما يحتاج اليه من وثائق بمجرد ان يتحلى بالصبر ويتتبع مسيرتها ويتأكد من قيمتها ويفضل الاهم على المهم منها ، أما الامام بها جميعا ودراستها وتحليلها فذاك ضرب من الخيال وفوق طاقة البشر .



ب - سجلات دار الوثائق العامة في لندن (Public Record Office)  
ان التقارير التجارية والسياسية والادارية ، الخاصة بالمعتمدية السياسية  
المساعدة في البصرة ، أو المقيمة في بوشهر ، والمحفوفة في دار الوثائق  
لوزارة الهند ، يمكن الاطلاع على نسخ اخرى من بعضها في دارالوثائق  
العامة في لندن ، شعبة وزارة الخارجية (PRO/FO) حيث كان  
نواب القناصل البريطانيون خلال الفترة ١٨٧٣-١٨٩٨ يرسلون بنسخ من  
تقاريرهم الى القناصل البريطانيين العاملين في بغداد ، وهؤلاء بدورهم  
كانوا يبعثون بتلك التقارير الى السفراء البريطانيين في اسطنبول . ومنذ  
عام ١٨٩٨ أصبحت البصرة قنصلية مستقلة عن بغداد وبشرت بارسال  
تقاريرها مباشرة الى السفير البريطاني في العاصمة العثمانية ومن جهة  
أخرى كان القناصل العامون في اقليم « فارس » وعربستان والذين هم  
بدورهم مقيمون بريطانيون في منطقة الخليج العربي يرسلون بنسخ من  
تقاريرهم الى السفراء البريطانيين في طهران ، ومن اولئك وهؤلاء  
السفراء في العاصمتين العثمانية والايرانية كانت التقارير تبث الى وزارة  
الخارجية البريطانية ، لذا نجد تقارير قناصل بغداد والبصرة وتعليقات  
انسفراء البريطانيين في اسطنبول عليها ، وتوجيهات وزارة الخارجية  
بشأنها ، محفوظة في هذه الدار تحت عنوان تركيا وارقام  
(FO/602 FO/195 FO/78) اما تقارير بوشهر فيمكن الاطلاع  
عليها تحت عنوان ايران ورقم (FO/248) ، ومن كل رمز من هذه  
الرموز تتفرع مئات الارقام الجانبية التي تشير الى مختلف السجلات  
والمواضيع والفترات . وقد استفدنا من كثير من هذه السجلات ومن  
تقاريرها السياسية والتجارية .

ج - مجلدات قسم الاوراق الرسمية في المتحف البريطاني :  
ان هذا القسم يحتفظ بالاوراق الرسمية البريطانية ، منها السجلات

البرلمانية (Parliamentary Papers) التي يربو عدد مجلدات العام الواحد منها على المئة مجلد وهي تتضمن التقارير التجارية للبصرة وبغداد وموانئ الخليج الاخرى ، تحت عناوين تركيا وايران والخليج العربي ، وقد استفدنا من معظم التقارير التجارية الخاصة بالبصر والمحمرة خلال الفترة ١٨٦٤ - ١٩١٤ ونماذج من تقارير بوشهر وموانئ الخليج الاخرى من هذه المجلدات .

وعلى كل حال كانت الحصيلة الوثائقية من هذه الدور والاقسام في لندن ، كبيرة وهامة ، وفي الحقيقة لا استطع هنا تناول تفاصيلها الدقيقة ، ولكني سأشير بشكل خاص الى طبيعة التقارير التجارية البريطانية للبصرة والمحمرة وبوشهر وموانئ الخليج الاخرى التي شكلت العمود الفقري لهذا البحث ، والتي حررها الوكلاء السياسيون والقناصل البريطانيون عن النشاط التجاري لمراكز مسؤوليتهم ، فالتقرير التجاري لولاية البصرة على سبيل المثال - والذي لا يختلف في طبيعة عرضه للمعلومات التجارية عن تقارير الخليج الاخرى - كان يشمل نشاطات الولاية للفترة الواقعة بين ١٣ آذار من كل عام الى ١٢ آذار للعام اللاحق وهي السنة العثمانية الرومية . فالتقرير التجاري الاول الذي ارسله جونستون (Johnston) نائب القنصل البريطاني في البصرة في عام ١٨٦٦ ، والذي يغطي النشاط التجاري للاعوام ١٨٦٤-١٨٦٦ ، فيه تفصيلات وافية عن حركة البواخر والنشاط الملاحي ومعلومات هامة عن نظام الحجر الصحي وعن أسعار الجبوب والتمور ثللاضافة الى الملاحظات العامة عن الحالة الادارية والاجتماعية والانطباعات الشخصية عن حالة المناخ وطبيعة السكان ، هذا وقد وجدنا احيانا تناقضا بين التقارير السياسية والتجارية اشرانا اليه كل في موضعه من هذا البحث ولكن على العموم كانت التقارير التجارية اُقرت الى الحقيقة وخالية من المبالغات .

## د - ملفات المركز الوطني للوثائق في بغداد :

من المصادر الاخرى التي اطلعنا عليها في اعداد هذه الدراسة هي المجموعة الوثائقية الخاصة بالادارة البريطانية في البصرة بعد الاحتلال البريطاني في عام ١٩١٤ ، وهي محفوظة في المركز الوطني للوثائق في بغداد ، ويتناول بعضها احداثا سبقت الاحتلال حيث تقارن احيانا بين المستويات الاقتصادية التي كانت سائدة قبل قيام الحرب بتلك التي سادت بعدها كما ان تاريخ بعض ملفاتنا يرجع الى اعوام سابقة للاحتلال منها على سبيل المثال ملف الفحم المستورد لاغراض استهلاك البواخر ، أما غالبية الملفات والتقارير فانها تتناول مواضيع مختلفة عن البصرة خلال الاعوام ١٩١٥ - ١٩٢٢ وقد اطلعت على كل ما يتعلق بتجارة البصرة من هذه الملفات .

## ٢ - المخطوطات :

لقد استند هذا البحث على بعض المخطوطات منها يوميات « جوزيف زفوبودا » المخطوطة باللغة الانكليزية على صفحات تسعة وثلاثين دفترا صغيرا بحجم كف اليد ، وكاتب هذه اليوميات من أصل مجرى ، قدم والده الى بغداد لاسباب غير معروفة ، حيث ولد كاتبنا فيها عام ١٨٤٠ ، وفي ١٢ شباط ١٨٦٢ عمل موظفا على ظهر احدى بوآخر شركة لنج الملاحة ، وظل يكتب يومياته منذ ذلك الحين ولغاية عام ١٩٠٨ ، واليوميات ليست كاملة الحلقات استطعت الاطلاع على الدفاتر من رقم ٣٩-٤ باستثناء الدفاتر ٥ ، ٦ ، ١٠ ، ١٣ ، ولم اعثر على دفاتر اخرى بعد العدد ٣٩ رغم ان الباحث يعقوب سر كيس أشار بأن عددها كان واحدا وستين دفترا ، واكدت ذلك ماركرت مكية التي كتبت بحثا



باللغة الانكليزية عن تلك اليوميات<sup>(١)</sup> وأشارت بأنها حصلت على نسخة من مؤسسة كولنكيان بمساعدة جامعة بغداد لقراءة وإعادة كتابة اليوميات على الآلة الطابعة وذكرت بأنها انجزت من العمل لغاية دفتر رقم ٣٤٠. ولكني لم استطع الاهتداء الى مكان تلك اليوميات المطبوعة مثلما لم أعثر على بقية اليوميات المخطوطة \* وهذه اليوميات عبارة عن مذكرات مختصرة مكتوبة باللغة الانكليزية وهي على العموم غنية بالمعلومات الفريدة وبخاصة المتعلقة بالشؤون المختلفة لشركة لنيج ، وموقف السلطات العثمانية منها ، كما تحوى قوائم بأسعار النقود العثمانية وما يعادلها من النقود الاجنبية ، مثلما تحوى على معلومات شخصية بحتة تخص عائلة الكاتب ، وعن أخبار المسيحيين في بغداد وبخاصة البيوتات التجارية منها وقد دون يعقوب سر كيس الذى كانت ملكية اليوميات تعود له دفترين مخطوطين باللغة العربية كدليل لهذه المذكرات ويمكن الاطلاع على هذه اليوميات ودليلهما في قسم المخطوطات من مكتبة المتحف العراقى تحت رقم ٧٦٤١ فصاعداً ، وعلى كل حال فان هذه المخطوطات تستحق توجهاً جديداً ومبادرة خاصة لطبعها بكاملها بغية وضعها في متناول ايدي الباحثين ، حيث يمكن ان تخرج منها دراسات اجتماعية واقتصادية فريدة عن العراق خلال الحقبة التى تناولتها \*

### ٣ - المصادر العثمانية :

أ - جريدة الزوراء :

ومن مصادرنا الرئيسة الاخرى جريدة الزوراء الرسمية ، التى

---

(١) Margaret Makiya, The Svoboda Diaries

مجلة كلية الآداب ، العدد الثانى عشر ، حزيران ١٩٦٩ ، ص ٣٧-٦٧  
القسم الاجنبى \*

أصدرها الوالي مدحت باشا في حزيران عام ١٨٦٩ ، أى بعد شهرين من وصوله الى بغداد ، والتي ظلت تصدر حتى عام ١٩١٧ ، أسبوعيا ، في عامها الاول ، ومرتين في الاسبوع ، منذ عامها الثاني ، باللغة التركية ومقابلها الترجمة العربية التي كانت في الغالب ركيكة جدا وأقرب الى العامية منها الى الفصحى ، وقد تحسن اسلوب القسم العربى منها منذ عام ١٨٩٠ عندما ساهم في تحريرها رجال الادب والفكر في العراق آنذ . وعلى العموم فان اعداد هذه الصحيفة تعتبر وثائق رسمية لتسبعها أخبار الولاية ولتشرها التعليمات الرسمية والامور الحكومية ولاهتمامها بأخبار «شركة عمان العثمانى» وحركة بواخرها بالاضافة الى تناولها أنباء دوائر الكمرك والبيوتات والشركات التجارية وتغطيتها أنباء الاسطول العثمانى وقد تأكد لنا بأن المعلومات التى كانت ترد في جريدة الزوراء وحتى العسكرية منها كانت دقيقة لدرجة جاءت بعضها مطابقة تماما لما كتبه القناصل البريطانيون في تقاريرهم آنذ .

#### ب - جريدة البصرة :

لقد اعتمد البحث أيضا على جريدة رسمية اخرى صدر العدد الاول منها في البصرة تحت اشراف السلطة العثمانية المحلية بتاريخ ٩ جمادى الآخرة ١٣٠٧هـ / اوائل شباط ١٨٩٠ باسم بصرة سنة ١٣٠٧هـ . ولم تكن منتظمة الصدور فتارة صدرت كل ثلاثة اسابيع واخرى كل اسبوعين وأحيانا اسبوعيا ، وآخر عدد اطلعت عليه من هذه المجموعة هو العدد ١٢٤ لعام ١٣٠٩هـ / ١٨٩٢ ويبدو انها توقفت عن الصدور ولكنها عادت وصدرت من جديد في عام ١٣١٣هـ / ١٨٩٥ باسم بصرة سنة ١٣١٣ صدر العدد الرابع منها في يوم ٨ جمادى الاولى ١٣١٣هـ / ١٨٩٥ وقد اطلعت على اعداد متفرقة منها ابتداء من العدد ٤ لغاية العدد ٥١٩ الصادر

في عام ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩ ، ولم تكن منتظمة في صدورها فتارة كانت تصدر كل اسبوعين وأحياناً في فترات أطول من ذلك ، وهي تشبه الى حد كبير الزوراء ، ولكنها تمتاز عنها - بالنسبة لهذه الدراسة - لكونها كانت تصدر في البصرة وتغطي أخبار الولاية وبخاصة التجارية منها وقد حرر فيها رجال من البصرة طالبوا بالاصلاح وأشاروا بجرأة وحرية الى نواقص الميناء وسوء الادارة وإهمال جداول البصرة الفرعية وامور أخرى هذا وان الاعداد المشار اليها من هذه الصحيفة محفوظة في مكتبة باشا عيان في البصرة حيث اطلعت عليها هناك .

ح - الحوлийت العثمانية لولاية البصرة - بصرة ولايتي سالنامه سي :

ومن المصادر المحلية الرسمية الاخرى حوليات البصرة أو ما يعرف «بالسالنامات» التي صدر العدد الاول منها في عام ١٣٠٨هـ/ ١٨٩٠/ ١٨٩١ وبالعنتين التركية والعربية . وقد احتوت على معلومات تاريخية عامة عن البصرة منذ العصور القديمة واشتملت على أسماء الولاة العثمانيين الذين حكموها خلال فترات متعددة من تاريخها ، وتناولت الاوضاع السياسية والاجتماعية والاقتصادية فيها ، وأشارت الى أسماء أركان الولاية واعضاء محكمة التجارة والموظفين المدنيين والعسكريين بالاضافة الى تناولها التفاصيل الادارية عن السناجق والنواحي والقرى التابعة للولاية وطرقها وشعابها ووسائل مواصلاتها وحالة الشركات فيها وحاصلاتها وسلعها المعدة للتصدير أو تلك المستوردة اليها .

٤ - مصادر مركز دراسات الخليج العربي في البصرة :

يحتوى هذا المركز رغم حداثته على مصادر وثائقية هامة عن الخليج العربي والعراق فخلال فترة قصيرة وبجهود المسؤولين فيه وعلى رأسهم الدكتور مصطفى عبدالقادر التجار مدير المركز تم تصوير معظم الرسائل

الجامعية التي قدمت الى الجامعات الامريكية المختلفة والتي تخص العراق والخليج العربي بالاضافة الى تصوير العديد من سجلات بومباي ونماذج كثيرة من الصحف البريطانية بالمايكرو فيلم والمايكرو فيش الى جانب ما تمتلكه مكتبة المركز من كتب رحلات فريدة واخرى وثائقية هامة استفدت من بعضها ، منها على سبيل المثال : -

The Arabian Horse لمؤلفه W. Tweedie ورحلة السائح J. Ussher الى البصرة عام ١٨٦٥ وكتاب Persian Gulf Pilot

#### ٥ - الكتب الوثائقية :

هناك مجموعة من الكتب الوثائقية المنشورة باللغة الانكليزية انارت الدرب لهذه الدراسة بما نشرته من نصوص الاتفاقيات السياسية والتجارية ، التي عقدت بين الاقطار ذات العلاقة بالخليج ولما وفرته من معلومات وثائقية هامة اخص منها كتاب :

The Affairs of Kuwait 1896-1905.

وهو عبارة عن مجموعة وثائقية استخرجها من السجلات البريطانية المختلفة لوزارتى الهند والخرارية وصنفها ، وقدم لها الدكتور روبن بيدويل Robin Bidwell سكرتير مركز الشرق الاوسط في جامعة كمبردج ، في مجلدين يحويان التقارير المتبادلة بين المسؤولين البريطانيين في منطقة الخليج العربي بشأن الكويت ومستقبلها وعلاقتها بالدولة العثمانية ، وهذان المجلدان هامان للمعنيين بدراسة شؤون الكويت ورأس الخليج العربي سياسيا واقتصاديا خلال الحقبة التي تناولتها تلك الوثائق .

ومن بين الكتب الوثائقية الاخرى التي افادت دراستنا كتاب :

A complete Collection of the Treaties etc. between Great Britain and Foreign Powers.

ويحوى الاتفاقيات والمعاهدات التجارية التى جمعها لويس هيرسلت L. Hertslet منذ ان عمل مكتبيا وحافظا للاوراق في وزارة الخارجية البريطانية في اربعينيات القرن الماضى كذلك اعتمدت الدراسات على مصنفات اتجسون C.U. Aitchison الذى اشغل مناصب عليا في القسم الخارجى لحكومة الهند واستفاد من الوثائق التى كانت تحت يده لاعداد مصنفه الموسوم :

A collection of Treaties, Engagement and Sanads relating to India and Neighbouring Countries.

في عدة مجلدات حوى المجلد الثانى عشر المعاهدات والاتفاقيات التى تتعلق بايران والامارات العربية وعمان في حين ضم المجلد الثالث عشر الاتفاقيات المعقودة مع العراق \* ومن جهة أخرى لا بد لاي باحث في شؤون الخليج من التوجه الى كتاب :

Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia.

وهو من الدراسات التى تصنف بالصبر والاناة والدقة عن تاريخ وجغرافية الخليج العربى جمعه وكتبه لوريمر J. G. Lorimer الذى عمل موظفا لدى حكومة الهند وشغل عدة مناصب في وكالة الخليج العربى والعراق وعربستان وكان يستقي معلوماته من الوثائق البريطانية ومن كتب السواح ومن الشركات البريطانية العاملة في المنطقة بالاضافة الى مشاهداته وانطباعاته الشخصية عن المنطقة التى عمل فيها سنين طويلة وقد سعى القسم الخارجى في حكومة الهند الى تصنيف وطبع هذا الكتاب في جزئين وقد وصف كلى Kelly المؤرخ البريطانى المختص بالدراسات الخليجية هذا الكتاب بأنه عمل عملاق وتكهن بأنه سيبقى العمل المتميز والمتفوق أبدا ، وقد ترجم هذا الاثر الى اللغة العربية مرتين من قبل

مكتب امير قطر في اربعة عشر جزءا وقد اعتمدنا على الاصل الانكليزي رغم مراجعتنا للترجمة العربية التي جاءت مشوبة بالاططاء أحيانا \*

## ٦ - كتب الرحلات :

لقد شكلت كتب الرحلات موردا من موارد هذا البحث وتمت الاستفادة من مدوناتها بتحفظ ، لان بعض معلوماتها وبخاصة السياسية منها اتصفت بالمبالغة الا ان ما يخص التجارة منها كانت أقرب الى الدقة ، ومن الواضح جدا ان معظم الرحالة غامروا من أجل مصالح اوطانهم وبخاصة في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين وكان منهم العسكري ورجل الاعمال والصحفي والباحث الاجتماعي والاثري والاديب والطبيب ومن أولئك الذين مروا بالبصرة واستفدنا من انطباعاتهم وملاحظاتهم : بوتر Porter وجسني Chesney ولنچ Lunch وولستد Wellsted وانزورث Ainsworth وفريزر Fraser ولوفتنز Loftus وآشر Usshar وفوك وآن بلنت Ann Blunt وجيري Geary ودييلافوا وبدج وهاريز Harris وغيرهم \*

## ٧ - المراجع الاجنبية :

هناك مجموعة من الكتب الاجنبية التي ساهمت في إغناء هذا البحث بالمعلومات والآراء أذكر منها كتاب The Persian Problem لمؤلف H. J. Whigham الذي تتبع فيه مراكز المنافسة الروسية البريطانية في ايران مع التطرق الى الخليج العربي \* وفي ميدان المواصلات استفاد البحث من كتاب Euphrates Valley Route to India لمؤلفه اندرو Andrew صاحب مشروع سكة حديد وادي الفرات لربط الخليج بالبحر المتوسط الذي قدمه في خمسينات القرن الماضي وجدده في

السبعينات وفي نفس المجال يعتبر كتاب: *British Routes to India* مؤلفه هوسكنز Hoskins من بين الكتب الهامة لفهم طرق المواصلات بين بريطانيا والهند والمارة عبر العراق • وبشأن علاقة بريطانيا بالخليج العربي وموقفها من الدولة العثمانية يمكن اعتبار كتاب: *Britain and the Persian Gulf 1795-1880* مؤلفه كيلسي

J. B. Kelly من بين الدراسات الجادة التي أفادت البحث •

كما لا بد من الإشارة الى كتاب « تاريخ بصرة » لمؤلفه ميرزا حسن خان الذي كان قنصلا لايران في البصرة وتطرق في كتابه الذي ألفه باللغة الفارسية الى تفصيلات عن اوضاعها الادارية والاجتماعية والاقتصادية وبخاصة خلال الفترة المعاصرة له وهي بدايات القرن العشرين • وعلى نفس الغرار ألف آدموف القنصل الروسي في البصرة خلال الفترة (١٨٩٨ - ١٩٠٢) كتابه الموسوم « العراق العربي ولاية البصرة ماضيها وحاضرها » والذي طبع في بطرسبرغ في عام ١٩١٢ باللغة الروسية ، وقد ترجم الدكتور هاشم صالح التكريتي فصولا من هذا الكتاب الهام استعدادا لنشره وقد اطلعني مشكورا على مسودات الترجمة ووجدت فيها معلومات غزيرة ومفيدة بعضها مستقاة من الحوليات العثمانية وجلها عبارة عن ملاحظات شخصية •

#### ٨ - المراجع العربية :

ان مجموعة من الكتب العربية التي الفت محليا في فترة معاصرة لهذه الدراسة أو مقارنة لها قد أفادت البحث ، رغم ورود بعض الاخطاء في طائفة منها ، تجنب البحث ذكرها او مناقشتها خوفا من الاطالة ، نذكر منها كتاب عنوان المجد في احوال بغداد والبصرة ونجد لابيراهيم فصيح الحيدري والتحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية لخليفة بن حمد النبهاني •

كما ان البحث استأنس بأراء كثير من الاعلام الذين كتبوا البحوث وألفوا الكتب عن الخليج العربي وبذلك مهدوا لنا الطريق لاقتحام هذا المسلك الصعب أخص منهم الاساتذة الدكاترة زكي صالح وعبد الامير محمد امين ومحمود علي الداود •

• مثلما ساهمت بحوث ومؤلفات الاساتذة العرب الدكاترة احمد عزت عبدالكريم وصالح العقاد واحمد عبدالرحيم مصطفى وعبد العزيز نوار وجمال زكريا في تحديد مسار هذا البحث وتوضيحه •

واخيرا لا يسعني وانا أقدم هذا الجهد المتواضع الا ان أتقدم بوافر شكرى لاساتذى الدكتور ياسين عبدالكريم الذى اشرف على هذا البحث وجبب اليّ الوثائق فوضع ما يمتلك منها تحت تصرفي ، علاوة على ما قدمه لي من توجيهات قيمة وآراء سديدة جنبتي هفوات كثيرة •

كما اجد من الوفاء ان اتوجه بالشكر لاساتذتي الذين نوروا لي طريق البحث بارشاداتهم خلال فترة اعداد البحث اخص منهم الدكتور قاضل حسين والدكتور عبدالقادر اليوسف والدكتور عبدالامير محمد امين والدكتور محمد صالح والدكتور عبدالوهاب القيسي والدكتور محمد انيس •

كما اود ان اشكر اساتذة كراما ساهموا في اغناء جوانب من هذا البحث عن طريق توجيهاتهم وملاحظاتهم القيمة هم الدكتور محمد طارق الكاتب والدكتور محمد سلمان حسن والدكتور هاشم صالح التكريتي • كما ان الواجب يدعوني ان اسجل شكرى وامتنانى لامناء وموظفى المكتبات العامة والخاصة في القطر وخارجه لخدماتهم المكنية القيمة التى لولاها لما انجز هذا البحث أخص منهم العاملين في دار وثائق وزارة الهند ودار الوثائق العامة في لندن ومكتبة المتحف البريطاني ومكتبة الدراسات العليا والمكتبة المركزية ومركز دراسات الخليج العربي ومكتبة المتحف العراقي وللقائمين بالاشراف على مكتبة باش اعيان الخاصة في البصرة •



## الفصل الاول

الاضاع والعوامل المؤثرة على النشاط التجاري للبصرة  
والخليج العربي قبيل وخلال الفترة  
١٨٦٩ - ١٩١٤

•

•

• • • • •  
• • • • •

•

•

• • •

•

## ١ - الموقع وأهميته :

تعتبر البصرة من الناحية الجغرافية ، ميناء خليجيا ، حيث لا يشترط في المدينة التي توصف بأنها ميناء بحري ان تطل على الساحل مباشرة ، بينما قد يعني في الحقيقة ان يكون لها مخرج نهري متصل بالبحر<sup>(١)</sup> ، ومنفذ البصرة الى الخليج هو شط العرب الذي له من العمق ما يكفي لمرور أوسع السفن التجارية عبره ، باستثناء ما كان يعترضه من صعوبات ملاحية عند الحاجز الغريني الخارجي قرب المصب<sup>(٢)</sup> ، الذي يبعد عن ميناء البصرة قرابة ٨٥ ميلا ( ١٣٦,٨ كم ) ، ذلك الميناء الذي اشرف - بسبب موقعه - على ثلاثة ارباع التجارة الواردة من أوروبا والهند الى الساحل الغربي من الخليج وترك الربع الباقي تتقاسمه البحرين والمواني الاخرى التي تقع الى جنوبها<sup>(٣)</sup> ، وذلك لان التجار الايرانيين وغيرهم من التجار الاجانب كانوا يفضلون استيراد معظم ما تحتاج اليه «ايران»<sup>(٤)</sup> من سلع الهند واوروبا عن طريق البصرة والعراق لان المواني الايرانية

---

(١) ج . م . ليس ون . ل فالكون ، التاريخ الجغرافي لسهول ما بين النهرين ، ترجمة د . صالح احمد العلي ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد الاول ، السنة الاولى ، آب ، ١٩٦٢ ، ص ١٩٩ .  
(٢) H. J. Whigham, The Persian Problem, (٢)  
London, 1903, p. 125.

عن الحاجز الغريني أو السد انظر ص ٦٨ والخارطة رقم ٣ .  
(٣) (IOR) L/P & S/20C248A, p. 57.

(٤) استعملنا اصطلاح ايران بدلا من فارس ، رغم علمنا بأن هذه التسمية شاعت عام ١٩٣٥ وذلك لتجنب الالتباس ، حيث ان اسم فارس كان يطلق على اقليم واحد من اقاليم ايران المتعددة .

الخليجية ، بندر عباس ، لنكه ، بوشهر ، المحمرة<sup>(٥)</sup> ، في الفترة موضوعة البحث ، كانت غير متصلة بالداخل بطرق آمنة وانما كانت تقتصر على تموين المقاطعات القريبة منها ، لذا كان معظم تجارة ايران تتجه الى البصرة ، ومنها عن طريق الملاحة النهرية الى بغداد ثم برا الى خانقين وكربلاء ليجري توزيعها على سائر المقاطعات الايرانية<sup>(٦)</sup> ، أضف الى ذلك ان شركات البواخر عابرة البحار كانت تفضل التوجه الى البصرة دون سائر الموانئ الخليجية الاخرى لانها تستطيع العودة وهي محملة بالتمور والحبوب العراقية واللؤلؤ البحراني الذي كان يتوافر في أسواق البصرة دائما ، والسبائك الذهبية والفضية التي كان يجلبها التجار الاوروبيون القادمون اليها من حلب عبر الطريق الصحراوي للقوافل لاستبدالها بالمنتجات الشرقية<sup>(٧)</sup> ، كل ذلك جعلها تكون في مقدمة موانئ الخليج العربي، وتوضح هذه الحقيقة في عبارة لاندون "Landon" « ان اهمية البصرة تكمن في انها تحتل اقرب موقع الى البحر المفتوح وباستطاعة ارضفتها ان تستقبل البواخر عابرة المحيطات بالاضافة الى

---

(٥) عن هذه الموانئ ص ٣٠-٣٢ من هذا الفصل  
(٦) (PRO) FO/195/2308, British Consulate  
Basra, 1909, p. 100.

ومن الجدير بالذكر ان نهر الكارون فتح للملاحة عام ١٨٨٨ بين المحمرة والاحواز الا ان الطريق بين هذه الاخيرة واصفهان كان لا يزال محفوفًا بالاعطال وتهدهد عشائر البختيارية وظل التجار يفضلون طريق بغداد كربلاء . ويظهر ان ٦٠٪ من البضائع المستوردة الى البصرة كان يعاد تصديرها الى ايران عن طريق بغداد .  
(٧) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 57.

انظر الخارطة رقم (١) من الملحق

اتصالها بظهير غنية كثيفة السكان ... لذا تعتبر جغرافيا وتجاريا مركزا لسوق الخليج بدون منافس<sup>(٨)</sup>» ويتأكد ذلك من رأى G. C. Buchanan احد الخبراء في شؤون الملاحة والتجارة عندما يقول : « ان البصرة تحتل المكان الاول بين جميع مواني الخليج الاخرى ، وستصبح مستقبلا أعظم ميناء في الشرق الاوسط كله ، في حين ان ميناء بندر عباس يأتي في المرتبة الثانية ، اما بوشهر فلا مستقبل لها .. »<sup>(٩)</sup>

وكان من المؤمل للبصرة ان تصبح ميناء رئيسا لا للعراق فحسب وانما لكل الخليج وايران على ان تصلها البواخر عابرات المحيط مباشرة ودون ان تتوقف في احدى المواني في الخليج العربي لتفرغ كامل شحناتها من السلع التجارية اللازمة لمنطقة الخليج فيها على ان يتم تزويد باقي مواني الخليج الاخرى بما تحتاج اليه من بضائع من مستودعات البصرة بواسطة بواخر ساحلية وسفن محلية وفي ذلك توفير في الجهد والوقت والمال<sup>(١٠)</sup> .

وكان المفروض ان تتحول هذه الآمال الى حقائق في سبعينيات القرن التاسع عشر عندما سعى الوالي مدحت باشا الى بسط السيادة العثمانية على الخليج العربي وحاول تطوير « شركة عمان العثماني » للنقل البحري وياشر بتحسين ميناء البصرة ، الا ان مبادراته تلك نهبت

---

(٨) Perceval Landon, Basra and the Shatt-ul-Arab, Journal of Royal Society of Arts, Vol. LXIII, April, 23, 1915, p.507.

كاتب المقال أحد المهتمين بدراسة الشرق الاوسط وله بحوث ومحاضرات كثيرة في ميدان اهتمامه .  
(٩) (IOR) L/P&S/20/CI49, p. 2.

(١٠) (IOR) L/P & S/20/C149, p. 2.

بريطانيا الى المخاطر المتوقعة لنفوذها في منطقة الخليج الامر الذي دفعها الى اتخاذ الاجراءات الكفيلة بالدفاع عن مصالحها في المنطقة ، حفاظا على أمن طريقها الى الهند<sup>(١١)</sup> .

ولو استثنينا اهتمام مدحت باشا بالبصرة (١٨٦٩-١٨٧٢) عندما أراد تطويرها ليجعل منها نقطة انطلاق صوب الخليج العربي ، وجهود نافذ باشا ١٨٨٧ الذي حاول جعلها مركزا تجاريا وسياسيا في منطقة الخليج<sup>(١٢)</sup> ، وتطلعات حمدي باشا عام ١٨٩٨-١٨٩٩ وهي فترات قصيرة ، وجهود فردية ، فاننا نجد ان البصرة ظلت تفتقر طيلة الفترة التي نبناها الى المبادرات الجادة والمتطلبات الاساسية لمواجهة النفوذ البريطاني المتمركز في منطقة الخليج ولكن رغم ذلك كله احتفظت بمكانتها الاستراتيجية والتجارية واستمرت متفوقة تجاريا على معظم موانئ الخليج العربي رغم ضعف امكانيات السلطة العثمانية المحلية المسؤولة عن ادارة البصرة .

ولبيان دور ميناء البصرة التجاري في الخليج العربي لابد لنا ان نوضح بايجاز مواقع وصلاحيات وامكانيات موانئ الخليج الهامة المختلفة لكثرة ورود أسمائها في هذا البحث ولعلاقتها التجارية مع البصرة طيلة الفترة التي ندرسها .

---

(١١) للاستزادة عن هذا الموضوع يمكن مراجعة : عبدالفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، بغداد ، ١٩٣٥ .

(١٢) (PRO) FO/78/5108 Turkey, Island of Bahrain and the El-Kater Coast, 1879-1891..

اشارة الى تقرير روبرتسون المساعد السياسي في البصرة الموجه الى المقيم السياسي في بغداد المرقم ٣٩٧ والمؤرخ ١٤ تشرين الثاني ١٨٨٧ .

آ - الفاو : هي النافذة التي تطل منها البصرة على الخليج والمحطة التي كان يتم عبرها الاتصال التلغرافي بالمواني الهندية من جهة ، واسطنبول واوروبا من جهة اخرى<sup>(١٣)</sup> . تقع على بعد ستين ميلا (٩٧ كم) الى جنوب البصرة وخمسة اميال شمال مقدمة الحاجز الغربي الذي يمتد لمسافة حوالي عشرين ميلا في الخليج . وكان يتوسط هذا الحاجز مجريان مائيان كان الغربي منها صالحا لمروور البواخر عبره الى البصرة والذي يمكن اعتباره لسانا لشط العرب في الخليج العربي<sup>(١٤)</sup> .

ب - الكويت : كانت تسمى أيضا « القرين » تبعد عن الفاو بحرا بحوالي ٨٥ ميلا (١٣٧ كم)<sup>(١٥)</sup> ولم يكن لها أهمية تجارية كمرسى ، وانما اكتسبت أهمية سياسية في أواخر القرن التاسع عشر عندما فكر الالمان بايصال نهاية خط سكة حديد بغداد الى الكاظمه على ساحل الكويت وبشكل عام كان بإمكان البواخر التي تحتاج الى عمق ١٩ قدما من المياه الابهار قرب الجزر والمسالك المائية القريبة

---

(١٣) (IOR) L/P & S/18/B112, Note on the Turkish

Fort at Fao on the Shatt El-Arab, p.1.

Briton Cooper Busch, Britain and the Per- (١٤)

sian Gulf, 1894-1914, Berkeley, 1967,

p. 34.

(IOR) L/P&S/20/C74 Persian Gulf and (١٥)

Gulf of Oman Resources and Coast

Defences, Admiralty, Sept. 1903, p.28.

- من رأس الخليج العربي والكويت<sup>(١٦)</sup> التي هي :
- ١ - خور الصبية الذي يفصل بين الاراضى الداخلية للكويت وبين جزيرة بويان •
  - ٢ - جزيرة بويان ، طولها من الشمال الى الجنوب ٢٥ ميلا (٤٠٥ كم) وعرضها من الشرق الى الغرب ١٢ ميلا ( ١٩٥ كم ) ولم يكن باستطاعة البواخر الكبرى الرسو الى جوارها •
  - ٣ - جزيرة وره ، جزيرة صغيرة تقع شمال بويان ويفصلها عن أم قصر خور الزير •
  - ٤ - خور الزير ، ويمتد الى الاراضى الداخلية لمسافة اربعة أميال حوالي ٦٥ كم •
  - ٥ - خور عبدالله ، يقع الى غرب الحاجز الغريني وهو خليج صغير وعميق يمتد بين رأس البشه جنوب الفاو شرقا ، وجزيرة بويان غربا ، ويبلغ عرضه عند مدخله ١٤ ميلا (٢٣ كم) ويضيق باتجاه الشمال<sup>(١٧)</sup> •
- هذا وان هذه الجزر والشعاب المائية كانت تدار من قبل الدولة العثمانية عن طريق ولاية البصرة بموجب « فرمان » صادر من اسطنبول عام ١٨٧١<sup>(١٨)</sup> •

(IOR) L/P&S/20/C74, p. 29.

(١٦)

عن الكويت انظر الفصل الثاني ص

(IOR) L/P&S/10/51, Koweit Relation  
with Turkey 1904-1912, pp. 4-5.

(١٧)

(١٨) بصرة ولايتى سالنامه سى ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩ هـ ،

ص ١٧٣ •

Ali Haydar Midhat Bey, The life of Midhat  
Pasha, London, 1903, p. 55.



ج - مواني ساحل الاحساء : الساحل الذي يمتد اعتبارا من رأس الارض في مدخل الكويت الى العقير جنوبا كان يعرف بساحل الاحساء ومن موانيه الرئيسة القطيف وكان هذا الساحل جزءا من ستجق نجد الخاضع للسيادة العثمانية<sup>(١٩)</sup> .

د - جزيرة البحرين : تبعد عن جنوب الفاو قرابة ٢٤٧ ميلا (٣٩٨ كم) والرسو في مينائها كان سيئا للغاية لدرجة كانت البواخر المحيطية تضطر للتوقف على بعد اربعة اميال (٦٥ كم) من سواحلها لانزال المسافرين وتفريغ شحنات البضائع ورزم البريد لتتقل الى الساحل على ظهور الحمير المدربة لهذا الغرض<sup>(٢٠)</sup> . ورغم ان هذه الجزيرة كانت ضمن ساحل الاحساء الخاضع للدولة العثمانية الا ان الدولة لم تمارس فيها ادارة مباشرة رغم انها حاولت مرارا تثبيت حقوقها في الجزيرة خلال الفترة ١٨٧١-١٨٩٢<sup>(٢١)</sup> ولكنها فشلت أمام تأهب حكومة الهند وحذرهما الشديد من امتداد النفوذ العثماني اليها .

هـ - مواني شبه جزيرة قطر وساحل عمان : ويمتد ابتداء من البديع ومرورا بالعديد و «أبو ظبي» ودبي والشارقة وعجمان وأم القوين ورأس الخيمة وانتهاء بمسقط . حاولت الدولة العثمانية تأكيد

---

Busch op. cit., pp. 28-31.

(١٩)

سليمان الدخيل ، تحفة الالباب في تاريخ الاحساء ، مطبعة الرياض ، بغداد ١٣٣١ هـ ، صص ٣٣-٣٨ .

(IOR) L/P&S/20 C74, p. 39.

(٢٠)

(PRO) FO 195/1798, Baghdad Received.

(٢١)

تقرير نائب القنصل البريطاني في البصرة المرسل الى القنصل البريطاني العام في بغداد المؤرخ في ١٧ حزيران ١٨٩٠ .

سيادتها عليها منذ حملة الاحساء عام ١٨٧١ لانها كانت تدفع الزكاة الى ائمة الوهابين الذين كانوا قد اعلنوا ولائهم وتبعتهم للدولة العثمانية<sup>(٢٢)</sup> . وبشكل عام لم تكن لهذه الموالي أهمية تجارية متميزة آنذ .

و - المحمرة : تقع على ملتقى نهر الكارون بشط العرب على بعد ٢٢ ميلا (٣٥ كم)<sup>(٢٣)</sup> الى الجنوب من البصرة واربعين ميلا (٦٤ كم) شمال الفاو<sup>(٢٤)</sup> . وهي مدينة حديثة صغيرة أسسها الشيخ (مرداو) آجد رؤساء عشائر كعب<sup>(٢٥)</sup> ووسعها ابنه الحاج يوسف عام ١٨١٢<sup>(٢٦)</sup> ، وكان باستطاعة البواخر التي تجتاز الحاجز الغريني

---

(٢٢) انظر بحث الاحساء في الفصل الثاني ص

Landon, op. cit., p. 511. (٢٣)

Arabistan C.T.R., 1913, p.5. (٢٤)

(٢٥) للاستزادة عن عشائر كعب انظر المذكرة الهامة التي كتبها رولنسون القنصل البريطاني العام في بغداد عام ١٨٤٤ عن هذه العشائر وتاريخها ونشاطها في : (IOR) L/P&S/20/C242. pp. 105-116.

وللاستزادة عن دور عشائر كعب في اماره عربستان يراجع : الدكتور مصطفى عبدالقادر النجار ، التاريخ السياسى لامارة عربستان العربية ١٨٩٧-١٩٢٥ ، القاهرة ١٩٧١ .

(IOR) L/P&S/20/C242. pp. 105-116. (٢٦)

اما السيد احمد كسروي فانه يرد مزاعم كرزى ( التي استقاها أصلا من رولنسون ) حول تاريخ تأسيس المدينة في عام ١٨١٢ ويدعي بأنها كانت موجودة قبل هذا التاريخ ويستشهد ببعض المخطوطات عن تاريخ كعب وبذلك يريد ابعاد تبعية المحمرة عن الدولة العثمانية . انظر : تاريخ بانصد سالة خوزستان ، مطبعة مهر ، تهران ، ١٩٣٤ ص ١٨١ .

قرب الفاو ان تصل اليها الا ان المحمرة لم تكن ميناء بمعنى الكلمة ولم يكن فيها رصيف وانما كانت البواخر ترسو في منتصف النهر وتتصل بالشاطئ بواسطة سفن صغيرة معدة للشحن والتفريغ (٢٧) . كما ان المواصلات البخارية النهرية بينها وبين البصرة كانت منتظمة ويومية منذ سبعينيات القرن التاسع عشر ، في حين ان المواصلات البخارية بينها وبين الاحواز عبر نهر الكارون لم تنتظم الا في عام ١٨٨٨ (٢٨) .

د - ميناء بوشهر : يبعد عن جنوب شرق الفاو قرابة ١٣٤ ميلا (٢٩) (٢١٦ كم) ويخدم تجارة المناطق الجبلية المجاورة وكذلك شيراز واصفهان رغم ان الطريق اليهما كان محفوف بالخطر كما ان البواخر الكبيرة كانت تضطر للرسو على مسافة ٤-٥ كم من سواحله نظر لضخامة المياه بالقرب من تلك السواحل أما البواخر التي لا يزيد غاطسها على ١٧ قدم فانها كانت تستطيع الرسو على بعد ١٧٥ ميل ( حوالي ٢٨٨ كم ) من الساحل (٣٠) ومدينة بوشهر كانت صغيرة وأزقتها ضيقة وبيوتها خربة باستثناء عدة منشآت حديثة على الساحل عائدة للشركات الاجنبية (٣١) . وطقس الميناء كان حارا ورطبا للغاية لا يصلح للسكنى ، علما بأن غالبية سكان الميناء كانوا من أصل عربي قدموا اليه من « أبو ظبي »

(٢٧) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 23.

(٢٨) انظر ذلك في ص

(٢٩) وترد ايضا ابو شهر وبندر شاهبور

(IOR) L/P&S/20/C74, p. 39.

Ibid, p. 23.

(٣٠)

(٣١) جريدة الزوراء ، العدد ١٠٥٨ سلخ ذي الحجة ١٢٩٩ هـ .

واختلطوا بالسكان المحليين (٣٢) \*

ح - ميناء لنكه : يقع الى الشرق من ميناء بوشهر قرب خليج صغير يبلغ عمق الماء على بعد  $\frac{3}{4}$  الميل من ساحله حوالي خمس قنات (٣٠) قدما) ورغم وجود دائرة كمرك متواضعة في هذا الميناء (٣٣) الا انه لم يكن ميناء ذا اهمية في منطقة الخليج \*

ط - ميناء بندر عباس : يقع عند مدخل الخليج العربي على بعد حوالي ٢٨٠ ميل (٤٥٠ كم) الى الشمال الغربي من مدينة مسقط و ٩٦ ميلا (١٥٤ كم) من شمال شرق ميناء لنكه (٣٤) وهذا الميناء كان يستخدم مقاطعة كرمان الايرانية علما بأن عمق الماء على بعد ميلين من سواحه كان يتراوح بين ١٨-٢٤ قدما وكان على السفن الكبيرة الرسو على بعد اربعة اميال (٦٥ كم) من الساحل \* وامتاز الميناء برصيف طوله ١١٠ ياردات (١٠٠ م) كان باستطالته استقبال السفن الصغيرة قبل المد وبعده بثلاث ساعات فقط أما في الاوقات الاخرى فكان الرصيف جافا (٣٥) ولا بد من الاشارة الى ان مناخ هذا الميناء كان حارا ورطبا جدا كما ان ندرة مياه الشرب فيه (٣٦) جعله غير صحي وغير ملائم للسكنى \*

- 
- J. R. Wellested, Travels to the City of the Caliphs Vol. I, London, 1840, p. 133. (٣٢)  
(IOR) L/P&S/20/C 74, p. 23. (٣٣)  
J. G. Lorimer, Gazeteer of the Persian Gulf Oman and Central Arabia, Vol. IIA. (٣٤)  
Geog., Calcutta, 1908, p. 8. (٣٥)  
(IOR) L/P&S/20/C74, p.23. (٣٦)  
Lorimer, IIA, p.9.

ويتضح لنا من هذا السرد الموجز لمواقع مواني الخليج العربي الرئيسية خلال الفترة التي نبخثها بأن ميناء البصرة كان في مقدمتها سواء من حيث المناخ أو الانتاج أو الارصفة أو الخبرة التاريخية بشؤون التجارة ، وأهم من ذلك كله اتصاله بالداخل بطرق موصلات نهريّة وبريّة آمنة تمتد شمالا الى بغداد ثم شرقا الى ايران الغربية وغربا الى سواحل البحر المتوسط وبفضل البصرة اعتبر الخليج العربي ممرا تجاريا هاما في منطقة الشرق الاوسط برمتها<sup>(٣٧)</sup> .

## ٢ - الحالة الادارية :

ظلت البصرة عرضة لهجمات العشائر القاطنة في أطرافها في أواخر حكم المماليك نتيجة لضعف ادارتها ، الامر الذي ادى بفريق من تجارها وملاكها الى مغادرتها وبذلك ضعفت تجارتها وبارت أراضيها<sup>(٣٨)</sup> . وبعد سقوط المماليك عام ١٨٣١ نجح الوالي علي رضا باشا في اخماد الحركات العشائرية المتزايدة في جنوب العراق وشماله ، تلك الحركات

للاستزادة يمكن مراجعة :

Halford L. Hoskins, The Middle East Problem Area in World Politics, New York, 1957, p. 3. (٣٧)

عن اهمية البصرة والخليج السياسية يراجع : صبرى فارس الهيتي، الخليج العربي ، دراسة في الجغرافية السياسية ، اطروحة دكتوراه ، قسم الجغرافية/كلية الآداب/ جامعة بغداد/بغداد ١٩٧٦ . وعن الاهمية التجارية اللاحقة للبصرة يراجع : صلاح حميد الجنابي ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة ، رسالة ماجستير/قسم الجغرافية/كلية الآداب/جامعة بغداد ، بغداد ١٩٧٤ .

(٣٨) اقا ميرزا حسن خان ، تاريخ بصره ، كلكتا ، بدون تاريخ ، ص ٦٠ .

التي أضرت بالتجارة وأخرت الزراعة وكادت تشتت وحدة الأراضي العراقية ، فالأكراد في الشمال كانوا على وشك تشكيل امارة لهم والمنتفك في الجنوب قد استقلوا في « ديرتهم » وعشائر عنزه غالبا ما هددت بغداد واطرافها ، ولم يكن الامر يختلف بالنسبة لعشائر شمر ايضا<sup>(٣٩)</sup> . في حين أفلحت عشائر كعب في الاستحواذ على بساين المحمرة التابعة لولاية البصرة +

لذا فان لجهود الوالي علي رضا باشا الاستثنائية في هذا المضمون وبخاصة في فتح المحمرة عام ١٨٣٧ أهمية خاصة ، ورغم انه لم يفلح في الاحتفاظ بها بسبب عودة عشائر كعب اليها حال مغادرة القوات العثمانية لها<sup>(٤٠)</sup> الا ان مساعيه أوجدت كيانا موحدا للعراق الذي كان على وشك ان يتحول الى دويلات مدن تحكم من قبل رؤساء العشائر هنا وهناك +

وقد تابع الولاة العثمانيون اللاحقون جهود هذا الوالي في توحيد الأراضي العراقية والتأكيد على حدوده والتقليل من نفوذ العشائر فيه ومحاولة احلال الامن والاستقرار في البلاد والاهتمام بالمشاريع الملاحية والتجارية<sup>(٤١)</sup> +

---

(٣٩) للاستزادة عن الاوضاع العامة في العراق في عهد المماليك يراجع : عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ح ٧ ، بغداد ، ١٩٥٥ ، صص ١٨ ، ٢٠ ، ٢٤ ، ٣٨ ،

S. H. Longrigg, Four Centuries of Modern Iraq, Beirut, 1968, pp. 163-276.

وعلاء كاظم نورس ، حكم المماليك في العراق ، ١٧٥٠ - ١٨٣١ ، بغداد - ١٩٧٥ +

(٤٠) كسروى ، المصدر السابق ، صص ١٨٤-١٨٥ +

(٤١) منهم محمد نجيب باشا ( ١٨٤٢ - ١٨٤٨ ) ونامق باشا

=

وفيما يتعلق بالبصرة استطاع رشيد باشا الكوزلجي (١٨٥٣-١٨٥٦) استعادة مهيجران ونهر خوز وبعض المقاطعات الأخرى في أطراف البصرة من أيدي رؤساء عشائر المنتفك حيث كانت تمنح لهم التزاما واعادها الى الدولة (٤٢) .

وفي عام ١٨٦٥ استطاع نامق باشا ابان ولايته الثانية للعراق (١٨٦١-١٨٦٨) ، استعادة مقاطعة أبي الخصيب ويوسفان والفياضي والعامرية ومعظم مقاطعات القرنة وجعلها تحت نفوذ متسلم البصرة وربط وارداتها رأسا بالخزينة وقد أتم منيب باشا متصرف البصرة جهود الوالي في اسرداد مقاطعات أخرى كانت تحت نفوذ العشائر وربطها بالدولة مباشرة (٤٣) . ونتيجة لهذه الجهود عادت الثقة الى التجار والملاك فعادوا اليها بعد ان كانوا قد غادروها الى البحرين وبومباي هربا من تجاوزات العشائر (٤٤) وبذلك تحددت معالمها وتوحدت ادارتها رغم انها ظلت طينة الفترة ١٨٦٩ - ١٩١٤ تتأرجح بين درجة المتصرفية والولاية عدة مرات (٤٥) ، ففي عام ١٨٦٩ غدت لواء تابعا لولاية بغداد يتبعه عدة

---

(١٨٥٣-١٨٥١) ولايته الاولى .

(٤٢) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، سنة ١٣٠٨ هـ / ١٨٩٠ / ١٨٩١ ، دفعه ١ ، بصره مطبعة سنده باصامشدر ، ص ١٦٨ .

(٤٣) نفس المصدر ، ص ١٦٨ .

انظر عن الاحوال العامة في البصرة في عهد منيب باشا عام ١٢٧٧ هـ / ١٨٦١ م ، القاضي أحمد نور الانصاري ، النصر في اخبار البصرة ، تحقيق الدكتور يوسف عز الدين ، طبعة ثانية ، مطبعة الشعب ، بغداد ، ١٩٧٦ ، ص ٤٦-١٩ .

(٤٤) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، سنة ١٣٠٨ ، دفعه ١ ، ص ١٧٠ .

(٤٥) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، سنة ١٣٠٩ ، دفعه ١ ،

ص ٣١٧ .

أفضية هي البصرة والقرنة والكويت •  
وصار قضاء البصرة يتكون من خمس نواحي هي الفاو وأبي  
الخصيب وشط العرب والهارثة والزبير وكل ناحية منها كانت تدار من  
قبل مدير وكاتب وعدد من الشرطة •

وقضاء القرنة الذي بات يشمل اربع نواحي هي بني منصور  
والمدينة والنشوة والدير وكانت تدار كالنواحي السالفة الذكر •

أما الكويت فانها كانت تدار من قبل شيخها كقائم مقام فخرى من  
قبل الدولة العثمانية ولم تكن فيها دوائر حكومية ولم تخضع لاية ضريبة  
معينة بل كان شيخها يحصل على ٢٥٠ طن من التمر سنوياً<sup>(٤٦)</sup> مقابل  
حمايته لرأس الخليج من تجاوزات اللصوص ابان موسم تجارة التمور •

أما موظفو المتصرفية أو الولاية فكان على رأسهم المتصرف أو الوالي  
حسب الدرجة التي تكون عليها البصرة يعاونهما أركان الولاية وهم  
معاون المتصرف أو نائب الوالي والدفتردار ومدير التحرير ومجلس  
الادارة الذي يتكون من أعضاء أصليين هم في العادة نائب الوالي  
والمحاسب ومدير التحرير والمفتي ونقيب الاشراف ومحاسب الاوقاف  
ومدير الطابو ، وأعضاء موقتين يجرى انتخابهم من بين وجوه البصرة  
وخاصة تجارها ، وهناك محكمة التجارة ويترأسها كبير التجار وعضوان  
دائميان واربعة أعضاء موقتون يكون احدهم أو اكثر من الاقليات الدينية  
الآخري المسيحية واليهودية يعاونهم عدد من الكتاب والمدونين •

وبشكل عام يمكن القول بأن أكثر من مائة موظف واداري كانوا  
يعملون في دوائر الدولة المختلفة في ولاية البصرة موزعين على دوائر  
الاوقاف والمعارف والنجابة والرسوم وادارة ابي الخصيب والدواسر

---

(٤٦) المصدر السابق ، دفعه ٣ ، سنة ١٣١١هـ/١٨٩٣/١٨٩٤م .



والفاو والنشوء والديون والتلغراف والحجر الصحي والطابو ومطبعة الحكومة<sup>(٤٧)</sup> ورغم تمتع الولاية بالحكم الذاتي النسبي الا ان هذه الدوائر كانت تابعة لما يشابهها من دوائر في بغداد او ان بعضها كانت تتبع اسطنبول مباشرة كما هو الحال بالنسبة لدوائر البريد والتلغراف والحجر الصحي والاقواف<sup>(٤٨)</sup> . ومن جهة أخرى كانت الشؤون البحرية تدار من قبل قائد الاسطول في البصرة ذلك الاسطول الذي كان يتفاوت عدد سفنه تبعاً للظروف السائدة في منطقة الخليج . يعاونه حوالي سبعون شخصاً بين ضابط وطبيب وصيدلاني وكاتب وفني<sup>(٤٩)</sup> .

وقبل ان تمارس الدولة العثمانية سيادتها بشكل مباشر على ساحل الاحساء عام ١٨٧١ كان الاقليم بموجب الترتيب الاداري العثماني عبارة عن قضاء مركزه الرياض يسمى قائممقامية نجد ويتبعه عدة نواحي هي القطيف والاحسا والبحرين وقطر وكان القضاء يدار من قبل فيصل السعود ثم عبدالله السعود كقائمقامين من قبل الدولة العثمانية<sup>(٥٠)</sup> .

وبعد حملة مدحمت باشا الى الاحساء ١٨٧١ تحول قضاء نجد الى لواء وصار يتبعه قضاءان هما القطيف وقطر وعدة نواحي هي المبرز والجفر والعقير وارسلت الدولة الموظفين اليها مباشرة عدا قطر حيث عين شيخها قائممقاماً لها يعاونه عدد من الموظفين العثمانيين وثلاثة من

---

(٤٧) نفس المصدر ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩ هـ ، ص ٣٢٠-٣٢٣ .

Basra C.T.R., 1887, p.3.

(٤٨)

Busch, op. cit., p. 35.

(٤٩) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩ هـ ،

ص ٣٢٣ .

(٥٠) الزوراء ، ١٤٨ ، ١٠ ربيع الاول/١٢٨٨ هـ .

الشرطة وفوج من الجيش<sup>(٥١)</sup> .

وفي عام ١٨٧٥ رفعت مرتبة البصرة من متصرفية الى ولاية وصارت تشمل القرنة والزبير والعمارة وسوق الشيوخ والناصرية وكوت الامارة والكويت والاحساء (لواء نجد)<sup>(٥٢)</sup> .

وفي عام ١٨٨٠ أنزلت درجتها مرة اخرى من ولاية الى متصرفية ونعين مظهر باشا متصرفا لها<sup>(٥٣)</sup> الا ان الامر لم يدم طويلا حتى تحولت من جديد الى ولاية عام ١٨٨٤<sup>(٥٤)</sup> ومنحت وكالة الى علي رضا باشا قائد البحرية<sup>(٥٥)</sup> الى ان وصلها واليها عزت افندي من اسطنبول

---

(٥١) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، ١٣٠٩ هـ ، دفعه ٢ ، ص ١٩١ .

Grattan Geary, Through Asiatic Turkey,  
Vol. I London, 1878, p. 334.

(٥٢) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، ١٣٠٩ هـ ، دفعه ٢ ، ص ١٧٣ - ١٩٥ .

ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٩٨-٨٥ .  
(٥٣) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٦٥ . بصره ولايتي ،  
سالنامه سي ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩ ، ص ٦٥ .

(٥٤) سمع زفوبودا (Svoboda) ان البصرة ستصبح ولاية  
وتتبعها الناصرية والعمارة ونجد وسبعين ضليع باشا متصرف العمارة  
واليها . انظر : Diary, No. 27, 19 June, 1884.

(٥٥) (PRO) F.O/78/4901. Turkish Fort At Fao  
on the Shatt El-Arab.

رسالة من نائب القنصل البريطاني في البصرة « موكر » الى وكيل  
الوالي علي رضا باشا بتاريخ ١٦ كانون الاول ١٨٨٥ م .

عام ١٨٨٦<sup>(٥٦)</sup> ، الذي لم يكن بمستوى المسؤولية المناطة به ، ومن أشهر ولاية البصرة اللاحقين ، نافذا باشا عام ١٨٨٧ الذي حاول بعث الحياة في مشروع مدحت باشا ولكنه لم يفلح<sup>(٥٧)</sup> . وهدايت باشا الذي كان قائدا للجيش في ولاية بغداد وتعين واليا للبصرة عام ١٨٨٩ وفي عهده صدر أول عدد من تقويم الولاية<sup>(٥٨)</sup> . وكذلك حمدي باشا ابان ولايته الثانية (١٨٩٨-١٨٩٩) أراد تأكيد الحقوق العثمانية في منطقة الخليج العربي ولكنه لم يستطع المضي في مساعيه بسبب قوة نفوذ القناصل البريطانيين في البصرة والذين امتازوا بالحنكة السياسية وتمتعوا بالدعم العسكري والدبلوماسي من لدن كل من حكومة الهند ووزارة الخارجية البريطانية . واستمر الجهاز الاداري العثماني في البصرة ضعيفا حتى عام ١٩١٤ .

#### تطور المقيميات والوكالات السياسية البريطانية في منطقة الخليج والبصرة

نظرا لان المقيمة والقنصلية البريطانية ووكالاتها في الخليج العربي وكذلك المعتمدة السياسية والقنصلية في البصرة كانت تنوب عن حكومة الهند ووزارة الخارجية في اتصالاتهما مع السلطات المحلية العثمانية منها والايرانية ، لذا نجد من المناسب ونحن نتناول الوضع الاداري ان نشير بإيجاز الى تطور هذه المراكز البريطانية في المنطقة ، لانها غدت وكأنها أجهزة ادارية تمارس سلطتها في مناطقها بهيمنة أكثر في بعض الاحيان من السلطات الشرعية فيها .

Diary, No. 29, Nov. 26 1886.

(٥٦)

(٥٧) الزوراء ، ١٣٩٣ ، رمضان ١٣٠٦ هـ / ١٨٨٩ .  
Diary, No., 30. Sept. 14 1887.

(٥٨) بصره ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ هـ .

لقد فتحت شركة الهند الشرقية وكالة تجارية لها في بندر عباس عام ١٦٢٢<sup>(٥٩)</sup> والتي أصبحت مركزا للنشاط التجاري السياسي في منطقة الخليج العربي واستمرت تمارس ذلك الدور لمدة قرن ونصف وفي عام ١٧٢٣ أسست الشركة وكالة مؤقتة لها في البصرة التي أصبحت دائمية عندما انتقلت اليها وكالة بندر عباس عام ١٧٦٣ بسبب اضطراب الاوضاع السياسية في ايران وفي نفس العام فتحت الشركة وكالة أخرى لها في بوشهر ، وظلت وكالة البصرة حتى عام ١٧٧٨<sup>(٦٠)</sup> المركز الرئيس لنشاط شركة الهند الشرقية في الخليج العربي عندما انتقلت تلك المسؤولية الى المقيم في بوشهر ليمارس الاشراف على شؤون الخليج<sup>(٦١)</sup> .

أما البصرة فانها تحولت عام ١٧٧٨ من وكالة الى مقيمة واستمرت لغاية عام ١٨١٠ عندما خفضت درجتها الى وكالة سياسية مساعدة تابعة لبغداد وفي عام ١٨٢٢ خفضت درجتها مرة اخرى الى وكالة محلية أقيمت الى تاجر محلي يسمى بارسينغ شغلها طيلة الفترة ١٨٢٢-١٨٥١

(٥٩) للاستزادة عن النشاط التجاري لهذه الشركة ووكالاتها في الخليج العربي في القرنين السابع عشر والثامن عشر يراجع : الدكتور عبدالامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي ، مجلة الخليج العربي العدد الثامن ، ١٩٧٧ ، صص ١٧-٢٥ .

(٦٠) قبل عام ١٧٧٨ لم تكن هناك اية أهمية سياسية لاصطلاح المقيم والوكيل بل كان المقيم يعتبر تابعا للوكيل . ولكن في أواخر القرن التاسع عشر فان الحالة أصبحت معكوسة وصار الوكيل يتبع المقيم .

(٦١) Penelope Tosson, Archival Sources for Arabian and Gulf Studies in the India Office Records, Abou Dhabi, 1977, p.3.

حيث تم في هذا العام الاخير تحويلها الى وكالة أهلية يشغلها تاجر بريطاني استمرت حتى عام ١٨٧٣ عندما ارتفعت درجتها الى معتمدية مساعدة ، تمتع المعتمدون فيها بصفتين صفة وكيل لحكومة الهند ونائب فصيل للحكومة البريطانية بسبب التطورات التي نجمت في منطقة الخليج في اعقاب حملة مدحت باشا الى الاحساء واستمر هذا الوضع لغاية عام ١٨٩٨ عندما تحولت ادارة البصرة من حكومة الهند الى حكومة لندن وعين لها قناصل عامون (٦٢) .

ومن جهة اخرى فان فتح الوكالة في بوشهر عام ١٧٦٣ كان نقطة تحول في علاقات الشركة بالخليج العربي حيث غدت الوكالة في عام ١٨٢٢ مقيمة مسؤولة عن باقي الوكالات السياسية التي تأسست تباعا في منطقة الخليج منها الوكالة المحلية في الشارقة عام ١٨٢٣ المشرفة على الساحل العماني والوكالة السياسية في مسقط ١٨٤٠ والوكالتان السياسيستان اكل من البحرين والكويت عام ١٩٠٤ ، وكان المقيم السياسي في بوشهر يتلقى تقارير الوكلاء من مناطق الخليج ويوحدها ويضعها الى حكومة بومباي حتى عام ١٨٧٣ والى حكومة الهند بعد هذا التاريخ ، بسبب التغير الذي حدث في طبيعة المراسلات البريطانية في منطقة الخليج والهند لمواجهة النشاط العثماني في المنطقة . وفي عام ١٨٧٨ أصبح المقيم البريطاني في بوشهر قنصلا عاما ايضا لاقليم فارس الايراني الذي يضم عربستان ولورستان ومقاطعة لنكه وكل الجزر التي تقع ضمن الساحل الشرقي من الخليج العربي ، لذا غدا مسؤولا امام حكومة الهند بصفته مفيما في الخليج وامام وزارة الخارجية البريطانية بصفته قنصلا عاما لاقليم فارس (٦٣) .

---

Lorimer, 2, pp. 2685-2689.

(٦٢)

Tosson, op. cit., pp. 9-10.

(٦٣)

من هذا نستنتج بأن بريطانيا سواء عن طريق حكومة الهند أو وزارة الخارجية البريطانية كانت تمارس نشاطها وتعامل مع الولاة العثمانيين أو الحكام الإيرانيين في منطقة الخليج عن طريق مقيمين أو وكلاء سياسيين اجتازوا اختبارات اللغة العربية والفارسية قبل تعيينهم وامتازوا بالحنكة السياسية والخبرة التجارية والقدرة الادارية مقابل ولاة وحكام عثمانيين وإيرانيين ضعاف لم يكونوا في كثير من الاحيان بمستوى المسؤولية<sup>(٦٤)</sup> .

### ٣ - السكان :

كان آخر عهد البصرة بالاستقرار والازدهار السكاني هو نهاية حكم آل افراسياب في النصف الثاني من القرن السابع عشر<sup>(٦٥)</sup> . وبُعِد ذلك توالى عليها المحن وسادتها الاضطرابات فغزاها الفرس عام ١٧٧٥ وشرّدوا اهلها من ديارهم ورغم ان امام مسقط احمد بن سعيد هب للدفاع عن المدينة واهلها<sup>(٦٦)</sup> ، الا انها لم تستعيد أيام عزها وتحولت الى

---

(٦٤) للاستزادة انظر ، بدج ، المصدر السابق ، ج ١ ، هامش ٩١ ، ص ٩٣ .

(٦٥) عن حكم آل افراسياب في البصرة انظر : حسين محمد القهواتي ، العراق بين الاحتلالين العثمانيين الاول والثاني ١٥٣٤-١٦٣٨ ، اطروحة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ ، صص ٢٩٦-٣١٢ .

(٦٦) Salil-Ibn-Razik, History of the Imams and Seyyids of Oman from A. D. 661-1856, Translated from the Original Arabic and Edited by Georg Percy Badger, London, 1871, p. 179.

ورد سهوا عام ١٧٥٦ في كتاب بادجر

=

ميناء من الدرجة الثانية في منطقة الخليج<sup>(٦٧)</sup> ، وزاد وضعها سوءاً عندما عرضت لهجمات العشائر القاطنة في اطرافها وابتليت بالامراض المتوطنة والابوثة الوافدة كان منها طاعونان اليمان في عامي ١٧٧٣<sup>(٦٨)</sup> و ١٨٣١ ، المذان أبدا كثيرا من سكانها وسببا هجرة البعض الآخر منها حتى غدا عدد سكانها في عام ١٨٥٤ لا يزيد على ٥٠٠٠ نسمة<sup>(٦٩)</sup> . بعد ان كان يربو على ٦٠٠٠٠ نسمة قبل تلك المحن ، وعندما زارها السائح آشـر Ussher عام ١٨٦٥ قدر سكانها بعدد يتراوح بين ٦-٥ آلاف نسمة<sup>(٧٠)</sup> ، ومنذ ان ساد الامن والاستقرار ميناء البصرة وبخاصة في عهد بعض الولاة المصلحين ، زاد سكانها بفضل اجراءاتهم الرادعة ضد العشائر من جهة ونتيجة لتطورها التجارى بفضل افتتاح قناة السويس وعودة الحياة الى مينائها وتوافد البواخر الكبيرة اليها من بومباى عبر الخليج ، ومن اوربا عبر السويس ، التى اخذت توقظ بدويها وصفاراتها سكان البصرة من سبلتهم ، وساهمت في بعث الحياة في المدينة واغرت أبنائها المهاجرين الى مواني الخليج والهند للعودة الى احضانها وشجعت الشركات التجارية الاجنبية بفتح المكاتب فيها . وأشارت التقديرات

---

للاستزادة عن المعلومات الصحيحة وعن تفاصيل الغزو يراجع :  
الدكتور عبدالامير محمد امين ، القوى البحرية في القرن الثامن عشر ، بغداد ، ١٩٦٦ ص ٦١-٧٣ .

Robert Geran Landen, Oman Since 1856. (٦٧)  
New Jersey, 1967 p. 62.

(IOR) L/P&S/20/C248A, p. 56. (٦٨)

S.M. Zwemer, Arabia : The Cradle of Islam, London, 1900, pp. 129-130. (٦٩)

John Ussher, A Journey from London to Persepolis, London, 1865, p. 494. (٧٠)

الرسمية للسكان في عام ١٨٧١ الى ان عددهم أصبح ٨ - ١٠ آلاف نسمة<sup>(٧١)</sup> . وظل النمو السكاني في اضطراب ، ويتضح ذلك من تقدير آخر اعلن عام ١٨٨٧ ورد فيه ان عدد سكان المدينة واطرافها أصبح ٤٠ ألف نسمة<sup>(٧٢)</sup> . وفي احصائية أخرى لعام ١٩٠٩ غدا سكان مدينة البصرة وحوض شط العرب حوالي ٦٠٠٠٠ نسمة<sup>(٧٣)</sup> .

وفي كل الاحوال لو قارنا عدد السكان في البصرة بعددهم في أي ميناء آخر في الخليج العربي ، سواء على الساحل الغربي أو الشرقي امتدادا من الكويت الى مسقط أو من المحمرة الى بندر عباس لوجدنا ابصرة من اكثرها كثافة ، ولدينا احصائية قدرت عدد سكان المحمرة في عام ١٨٩٥ بحوالي ٥٦٠٠ نسمة<sup>(٧٤)</sup> ، في الوقت الذي أشارت احصائية عام ١٨٨٧ بأن عددهم في البصرة كان ٤٠ ألف نسمة ، وأشارت احصائية أخرى في عام ١٩١٣ الى تضاعف سكان المحمرة بحيث اصبحوا حوالي ١٢ ألف نسمة وذلك بسبب الهجرة اليها من العراق واقليم فارس<sup>(٧٥)</sup> في حين تشير احصائية عام ١٩٠٩ الى ان عدد نفوس البصرة قد ازداد أيضا ووصل الى حوالي ٦٠٠٠٠ نسمة أما عدد سكان ميناء بوشهر فقد قدر بـ ١٥ ألف نسمة<sup>(٧٦)</sup> في حين قدر عدد بيوت جزيرة (خارج) التي تقع على مسافة ٣٤ ميلا (٥٤٧ كم) شمال غرب بوشهر والتي كان يقيم فيها الادلاء العرب الذين يقودون السفن والبواخر الى

- 
- (٧١) الزوراء ، ٧ محرم ، ١٢٨٨ هـ / ١٨٧١ .  
Basra C.T.R., 1887, p. 4. (٧٢)  
Basra C.T.R., 1909, p. 4. (٧٣)  
Mohammerah C.T.R., 1895, p. 21. (٧٤)  
Arabistan C.T.R., 1913-1914, p.4. (٧٥)  
Lorimer, IIA, p. 343. (٧٦)



مدخل شط العرب ب ١٢٠ بيتاً<sup>(٧٧)</sup> وعدد سكان ميناء لنگه ب ١٢ ألف نسمة كان نصفهم من العرب<sup>(٧٨)</sup> ولم يتجاوز عدد سكان بندر عباس ١٠٠٠٠ نسمة • كانوا خليطاً من العرب والفرس والبلوش والزنج<sup>(٧٩)</sup> • وهناك بعض الاحصائيات التقديرية أعلنت خلال العقد الاول من القرن العشرين تشير الى ان عدد سكان مدينة الكويت كان ١٢ ألف نسمة<sup>(٨٠)</sup> وجزيرتي المحرق والبحرين حوالي ٥٣ ألف نسمة<sup>(٨١)</sup> والقطيف وصوحيا قرابة ١٠ آلاف نسمة<sup>(٨٢)</sup> وقطر وعشائرهما المجاورة ٢٦ ألف نسمة<sup>(٨٣)</sup> •

من هذا العرض يتضح بأن الكثافة البشرية لميناء البصرة كانت تفوق الكثافة السكانية في المواني الخليجية الاخرى طيلة فترة البحث وهذا ما اعطى الميناء بعدا اقتصاديا متميزا عن بقية مواني الخليج •

- 
- Lorimer, IIB, p. 1020. (٧٧)  
 Ibid, p. 1097. (٧٨)  
 Ibid, p. 10. (٧٩)  
 (IOR) L/P&S/20/C74, p. 23. (٨٠)

بصره ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩ ، ص ١٧٩ ورد بأن سكان الكويت أربعة آلاف نسمة وفيها من الغرباء بحدود ١٠-١٥ ألف نسمة يترددون عليها • أما لوريمر فقدر سكانها في العقد الاول من القرن العشرين ب ٣٥ ألف نسمة Lorimer, IIB, p. 1051. وورد في احصائية أخرى لعام ١٩١٩ ، بأن عدد سكانها أصبح ٣٧ ألف نسمة انظر :

(IOR) L/P&S/20/C189, Persian Gulf, p.30.

- Lorimer, IIA, p.237. (٨١)  
 Lorimer, IIB, p. 1536. (٨٢)  
 (IOR) L/P&S/20/C189, p.30 (٨٣)

## الحالة العمرانية

كانت مدينة البصرة طيلة القرن الثامن عشر ومعظم القرن التاسع عشر تطل على نهر العشار فقط على بعد عدة أميال من شط العرب تحيطها الأسوار الخربة المتداعية من ثلاث جهاتها ، تلك الأسوار التي كانت تتخللها خمس أبواب عرفت بباب بغداد وباب الزبير وباب السراجي وباب الجمعة وباب الرباط<sup>(٨٤)</sup> . وكان يحدها من الشرق شط العرب ومن الغرب الصحراء المؤدية الى قصبه الزبير ومن الشمال نهر الخندق ومن الجنوب نهر الخورة<sup>(٨٥)</sup> . وفسمها نهر العشار الى قسمين رئيسيين ، كما ان عديد من الجداول الفرعية التي تتقاطع مع الانهار الرئيسية كانت تقسمها الى عدة محال<sup>(٨٦)</sup> ، يجري الاتصال بينهما بواسطة القوارب المحلية وهذا الوضع جعل بعض السواح الاجانب يسمون البصرة « بندقية الشرق »<sup>(٨٧)</sup> وان غلب البيوت ومعظم الاسواق وسراى الحكومة ومحكمة التجارة ودائرة البلدية ودائرة الكمرك كانت

---

(٨٤) خواجه عبدالقادر ، وقائع منازل روم ، بومبي ، ١٩٦٨ ، ص ٥١ من النص الانكليزي .

(٨٥) محمد خليفة بن حمد النبهاني ، التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية ، ج ٩ ، ( البصرة ) الطبعة الثانية ، مصر ، ١٣٤٢ ، ص ١٩ .

(٨٦) انظر اسماء محال البصرة وهي غالبا اسماء انهار تسقي المحلة وعددها يربو على السبعين علي الشرقي ، البصرة الماثلة ، مجلة الاعتدال ، السنة الثانية ، العدد التاسع ، ١ ذى القعدة ١٣٥٣ شباط ١٩٣٥ .

Donald Maxwell, A Dweller in Mesopotamia, London, 1921, p.17. (٨٧)

تقع في القسم الجنوبي من نهر العشار<sup>(٨٨)</sup> .

وعندما زار السائح آشر مدينة البصرة عام ١٨٦٥ وجدها بليدة صغيرة نصف خربة وعلم من منظر بيوتها المتداخلة واسواقها الهرمة كم هي قد تدهورت قياسا الى سالف أيامها الذهبية عندما كانت تحتكر بسبب موقعها ونشاطها التجاري ، تجارة شبه الجزيرة العربية مع الهند وسواحل الخليج العربي ، وينسب هذا السائح خرابها الى عدة اسباب منها الاوبئة الوافدة بالاضافة الى اهمال ولائها وعدم شعور بعضهم بالمسؤولية المناطة بهم من قبل الدولة<sup>(٨٩)</sup> .

ولكن منذ ان تبدأ الوالى المصلح مدحت باشا ولاية العراق عام (١٨٦٩-١٨٧٢) عزم على توسيع مدينة البصرة وايصالها الى شط العرب ومن أجل ذلك شيد دارا للحكومة وأخرى للكمرك في الميناء وحث المواطنين على بناء دورهم هناك وقد استجابت الشركات الاجنبية العاملة في البصرة لمشاريعه وشيدت لها مستودعات جميلة وارصفة تطل مباشرة على شط العرب<sup>(٩٠)</sup> ، وشعر الوالى بأن الميناء بوضعه الراهن لا يتناسب ومستوى طموحه ولا يتلائم ومشاريعه التي كان ينوى القيام بها في الخليج العربي لذلك أمر بتوسيعه وتحسينه وبناء حوض داخلي على شط العرب في المعقل لتستطيع البواخر ذات الغاطس الكبير من الرسو فيه<sup>(٩١)</sup> ، الا ان الحوض الجديد لم ينجز في عهده في الوقت الذي صار الحوض

---

(٨٨) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٧٨ .

Ussher, op. cit., Vol. I, p. 494. (٨٩)

Geary, op. cit., Vol. I, p. 93. (٩٠)

Ali Hayder Midhat, op. cit., p. 61. (٩١)

الفديم الواقع على نهر العشار في المناوى في حالة مزرية جدا<sup>(٩٢)</sup> ، وأصبح غير قادر على استقبال البواخر الكبيرة<sup>(٩٣)</sup> ، الا ان الدولة العثمانية ولسنوات لاحقة بسبب نشاطها في منطقة الخليج العربي استمرت بالاهتمام بالبصرة وارسلت عدة سفن اليها كما استوردت للحوض بعد اسامه آلة لرفع ما وزنه بين ٣٠-٣٥ طنا من الحمولة من والى السفن<sup>(٩٤)</sup> كما أمرت بتشيد بناية واسعة في منطقة المعقل في الجهة الشمالية من الحوض لتغطي حاجة الرصيف والحوض ، ولكن يظهر ان متابعة تلك الاعمال كانت منوطة بحماس واخلاص الولاة الذين تسابعوا على ادارة ولاية البصرة حيث نكص بعضهم وتوقف البعض الآخر عن الاستمرار في بذل الجهد لتطوير الميناء ، فناصر باشا السعدون الذي أصبح واليا لبصرة عام ١٨٧٥ عمدا الى اعادة سراى الحكومة من الميناء الى البصرة واصدر أمرا مشددا للاهالي يمنعهم فيه من السكنى خارج حدود المدينة<sup>(٩٥)</sup> ، ونتيجة لهذه الاجراءات أهمل الميناء طيلة فترة ولايته (١٨٧٥-١٨٧٧) ، ولكن الحياة أخذت تدب فيه من جديد بفضل المطالبة المستمرة من تجارها والحريصين من أهلها والتي كانت تنشر عادة في جريدة الزوراء . وتؤكد على ضرورة الاهتمام التام بالميناء وتشخص من وقت لآخر المسؤولين المهملين في ادارته وتشير أحيانا الى عدم عنايتهم برأس الخليج وتكشف عن تقصيرهم في توفير الانارة اللازمة للبواخر القادمة الى شط العرب ليلا مثلما كانت تبين اهمالهم لموقع الفاو المهم جدا

(٩٢) الزوراء ، ٢٦٥ ، ١٤ جمادى الاولى ١٢٨٩ هـ .

(٩٣) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٩ هـ .

(٩٤) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٩ هـ .

(٩٥) الكسندر آدموف ، العراق العربي ، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها ، ست بطرسبرغ ١٩١٢ ، مسودات فصول مترجمة من قبل الدكتور هاشم صالح التكريتي ورقة ٣٠ .

وكثيرا ما تمت الجريدة على لسانهم ان ترى تنفيذ الاصلاحات التي توازي أهمية البصرة السياسية والتجارية في القريب العاجل<sup>(٩٦)</sup> .

ولكن الذى يبدو ان الاصلاحات كانت تجرى ببطء شديد فطلت المدينة مهملة بائسة لا تتناسب ونهضتها ولم تبادر السلطة المحلية للقيام بعمل يؤدي الى زيادة ثروتها أو تنشيط تجارتها وانما اكتفت بتسلم عائدات كمركها<sup>(٩٧)</sup> ، وان شهدت البصرة بفضل جهود بعض الولاة المجدين أمثال هدايت باشا ١٨٨٩ بداية نهضة جديدة نمت واثمرت في عهد حمدي باشا عام (١٨٩٨-١٨٩٩) الذى اقترح توسيع الاسطول البحرى العثمانى الصغير الم رابط في البصرة وصرح بأن موانئ حديثة سوف تنشأ في عدة مواضع على نهر دجلة والفرات والخليج العربى وأكد ان البصرة ستصبح ميناء رئيسا في منطقة الخليج<sup>(٩٨)</sup> . الا ان الظروف الدولية والمحلية الراهنة التى تمثلت في المنافسة الالمانية البريطانية بشأن الحصول على امتياز سكة حديد بغداد وايصال نهايتها الى الخليج العربى والنمى نجمت عنها ظهور مسألة الكويت وما رافقتها من مشاكل سياسية بين بريطانيا والدولة العثمانية حالت دون تنفيذ المشاريع العثمانية في ميناء البصرة ومنطقة الخليج العربى التى جاءت هى الاخرى متأخرة جدا عن أوانها .

ولكن رغم ذلك شهدت البصرة تطورا واضحا قياسا الى فترة ما قبل افتتاح قناة السويس فميناء البصرة الذى هُجر عام ١٨٧٥ نتيجة اجراءات

---

(٩٦) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى ، ١٢٩٩هـ / ١٨٨١م .

(٩٧) بدج ، رحلات الى العراق ، ج ١ ، الطبعة الاولى ، بغداد

١٩٦٦ ، ترجمة الدكتور فؤاد جميل ص ص ١٤-١٥ .

Lorimer, IB, p. 1554.

(٩٨)

ناصر باشا السعدون أصبح في نهاية القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين يضم الترسانة البحرية وملحقاتها من ورش لتصليح مكائن السفن والمدافع والأسلحة وثكنتين عسكريتين أحدهما للقوات البحرية والآخرى للمشاة وإدارة للميناء وأخرى للكمرك ودائرة للحجر الصحي ، وإدارة نهريّة للإشراف على شركة عمان للملاحة ومكاتب للشركات الأجنبية ومخازن وأرصقة لتلك الشركات وعديد من المخازن التجارية الكبيرة والحوانيت والفنادق والدور ومستشفى عسكري في الضفة اليسرى من شط العرب مقابل الميناء ، لدرجة صار يسكن الميناء وحده قرابة ٢٠ ألف نسمة<sup>(٩٩)</sup> .

وهكذا نجد ان البصرة ظلت تحتفظ بمكانتها الجغرافية والتجارية والعمرانية في منطقة الخليج العربي ، فعندما زارها « وكهام » "Whigam" في مطلع القرن العشرين وصفها بالمكان البهيج قياساً الى المناطق القاحلة على طول الخليج التي يمر بها المسافرين من الهند الى البصرة ، ووصف سوق المدينة بالنظافة والسعة قياساً الى الاسواق التي شاهدها في مناطق الخليج الأخرى ولاحظ على طول ضفة شط العرب قرب ميناء البصرة الدور الشاهقة والمخازن الكبيرة والمنشآت الحكومية المعتبرة ، كما شاهد على نهر العشار قصور التجار الأنيقة التي كانت تمتاز بشنايلها المزركشة التي تدل على ترف أصحابها وقد أعجب بمنظر القوارب الراسية على طول نهر العشار على مقربة من أبواب تلك القصور والتي كانت هي الواسطة الرئيسة للتنقل في أرجاء المدينة حيث تساب بين

(٩٩) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٧٧-٧٨

آدموف ، المصدر السابق ، ص ٣١ .

بصره ولايتي ، سلنامهسي ، دفعه ٣ ، سنة ١٣١١ ، ص ٧٩

Whigam, op. cit., p. 130

(١٠٠)

جداولها المتعددة<sup>(١٠٠)</sup> ، ولكن الذى يبدو ان هذه الجداول غدت مهمة وأصبحت بحاجة ماسة الى الكرى والتنظيف لا لانها المسالك الرئيسية للنقل الداخلي فحسب وانما لكونها مصدرا لمياه الشرب وبخاصة لغالبية السكان الفقراء في المدينة<sup>(١٠١)</sup> الامر الذى أدى بالسلطة المحلية الى تكليف بعض الوجهاء في عام ١٩٠٨ لتأسيس شركة تقوم بتزويد المدينة بمياه الشرب بواسطة شبكة من الانابيب الحديدية ، وقد تأسست الشركة فعلا واستعانت بخبرة مهندس هندي وباشرت بالمسح الاول لتقدير الكلفة اللازمة وقابلية السكان على الدفع ولكن مر عام دون ان تباشر تلك الشركة العمل وفي العام التالي توفي ممولها<sup>(١٠٢)</sup> بمرض الكوليرا ثم أهمل المشروع كليا<sup>(١٠٣)</sup> . وطالبت جريدة البصرة الرسمية عام ١٩٠٩ بضرورة تطهير نهر العشار الذى مر على كرىه فترة تزيد على ربع قرن وأكدت على أهمية ذلك الجدول لا لكونه واسطة لنقل السلع التجارية بين الميناء والمخازن في المدينة فحسب وانما هو مصدر لارواء سائين النخل ومورد لمياه الشرب لسكان المدينة ، وقالت ان هذا الجدول هو اليوم أحوج من أى وقت آخر الى تنظيف وتعميق مدخله المليء بالطمى والترسبات التى أخذت تعيق الملاحة<sup>(١٠٤)</sup> .

---

(١٠١) قام الدكتور بوريل الذى كان يترأس محطة الحجر الصحي في البصرة في تسعينات القرن التاسع عشر بفحص سم ٣ من الماء اختاره من المكان الذى يأخذ منه السقاة فوجد فيها بعد ان كرر التجربة خمس مرات ٦٨٢٠٠ عضية فيها جراثيم التيفوس والذانترى الامراض المعدية الاخرى ٠٠ آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٩ .

Basra C.T.R., 1909, p.10.

(١٠٢)

Ibid.

(١٠٣)

(١٠٤) جريدة البصرة سنة ١٣١٣ ، ٥١٩ ، ١٥ رمضان ١٣٢٧ هـ/

٠ ١٩٠٩

ومن جهة أخرى فكرت السلطة العثمانية المحلية في البصرة في عام ١٩٠٨ الاستفادة من القانون العثماني الصادر عام ١٨٩١ والذي يسمح باستملاك الدور والمنشآت لأغراض المصلحة العامة بتعويض لا يزيد على ١/٢ قيمتها لتفتح وتوسع طريقا بين الميناء ومدينة البصرة محاذيا لنهر العشار بعرض ١٤ مترا ، وباشرت باستملاك الدور التي تقع على ذلك النهر لهذا الغرض ، وهدمت قسما منها على أمل رصف الطريق بالحجارة ولكن صعوبات كثيرة اعترضت تنفيذ ذلك المشروع في الوقت المقرر كانت في مقدمتها عدم توفر المال اللازم وصعوبة جلب احجار الرصف من مسقط في قوارب شراعية لذا ظل المشروع معلقا بعد ان هدمت بعض البيوت ، وتأجل تبعا لذلك مشروع ربط المدينة بالميناء بخط ترامواي (١٠٥) .

#### ٥ - الحالة الصحية

كان للأمراض الوافدة ولا سيما الوبائية منها تأثير كبير على تجارة البصرة والخليج العربي وذلك لاحتجام المؤسسات الاجنبية عن استيراد منتجات المنطقة الغذائية في سنوات تفشي الامراض بالاضافة الى ماكان يثيره الوباء من خوف ولعب في صفوف الناس مما يؤدي أحيانا الى هرب المسؤولين وأثرياء المدينة الى الصحراء هربا من المرض ، وما كان يصاحب ذلك عادة من فقدان للامن وتجاوز على ممتلكات الناس وصعوبة في الحصول على الايدي العاملة لجني وتعبئة الثمر أو لاعمال الشحن والتفريغ في الميناء مما كان يسبب هبوطا ملحوظا في مجمل النشاط الاقتصادي في القطر .



أما دوائر الحجر الصحي المتواجدة على طول شط العرب ابتداء من الفو وانتهاء بالبصرة فلم تكن غالبا في مستوى المسؤولية لضعف امكانياتها المادية والفنية المتمثلة في بناياتها المتداعية غير المستوفية للشروط الصحية بالإضافة الى قلة كوادرها وعدم كفاءتهم أحيانا ، وكثيرا ما وجهت الانتقادات اللاذعة الى تلك السلطات بسبب تزمتهما في مراقبة القادمين الى ميناء في فترات خلو المنطقة من المرض والى تساهلهم ابان انتشاره \*

ومما كان يزيد الوضع سوءا عدم توفر وسائل الراحة والعلاج في دوائر الحجر الصحي لدرجة ان بعض الاصحاء كانوا يقعون صرعى المرض في تلك البنايات المكشوفة المعرضة للرياح الشديدة والامطار الغزيرة والبرد القارص والحر اللافتح تبعا للمواسم \*

ولا نجانب الصواب اذا قلنا بأن التشدد في تنفيذ تعليمات دوائر الحجر الصحي والمباغة في تطبيقها من قبل السلطة العثمانية المحلية كانت تأخذ أحيانا طابعا سياسيا تبعا لعلاقة الدولة العثمانية بالحكومات الاجنبية التي كانت لها مصالح تجارية في البصرة (١٠٦) \*

ولكن رغم المبالغات والتهويلات والانتقادات التي وجهت الى تلك المراكز وكوادرها الا انه من الانصاف ان نذكر بأن اجراءاتها الصحية تبعا لامكانياتها المحدودة كانت كفيفة بالحد من انتشار الامراض لعديد من

---

(١٠٦) لقد اختصرت السلطات العثمانية فترة الحجر الصحي للباخرة الروسية (Gilyak) في البصرة من عشرة ايام الى خمسة فقط ، وقد اعترض المندوب البريطاني في لجنة الشؤون الصحية في اسطنبول على الاجراء ، الامر الذي أدى الى توسيع الاستثناء وشموله لجميع السفن الحربية الاجنبية المتجهة الى البصرة \*

Whigham. op. cit., p. 129.

السنين خاصة لو علمنا بأن عدد الوافدين لزيارة العتبات المقدسة في العراق من الهند والمناطق الموبوءة الاخرى كان كبيرا لدرجة لو سمح لهم جميعا ويدون اجراءات وقائية بانرور لحصد المرض السكان حصدا في كل سنة، هذا ما كان يحدث بالفعل في الاعوام التي تتساهل السلطات فيها بالسماح لهم بالعبور أو عندما كانوا يتحايلون على السلطة باستبدال وسائل سفرهم في المحمرة بالقوارب المحلية وبذلك يتخلصون من مراقبة السلطات الصحية في البصرة بصفتهم مسافرين محليين \*

ولاستكمال الصورة سنحاول عرض تاريخ الامراض في المنطقة وما يجاورها لما لذلك من علاقة مباشرة بالنشاط الاقتصادي ولييان أسباب تأرجح الميزان التجاري من سنة لاخرى خلال الفترة التي تناولها البحث \*

تشير المصادر الاولية الى ان مرض الكوليرا تفشى في البصرة بشكل وبائي في ايلول من عام ١٨٦٥ أى في موسم التمور وكان تأثيره واضحا على تجارة ذلك العام<sup>(١٠٧)</sup> وفي عام ١٨٧٠ تفشى المرض في جهات ايران واضطرت السلطات الصحية في البصرة الى مراقبة القادمين من الموالي الايرانية وفرض الحجر الصحي عليهم<sup>(١٠٨)</sup> ، كما منعت الايرانيين من الحج الى الديار المقدسة عن طريق العراق ما لم يتزودوا بشهادة السلامة الطبية من دائرة الحجر الصحي في البصرة<sup>(١٠٩)</sup> ولكن رغم تلك المراقبة والاحتياطات فان المرض تفشى في البصرة في آذار عام ١٨٧١ عن طريق

---

Diary, No., 4 Sept. 6-24, 1865.

(١٠٧)

- (١٠٨) الزوراء ، ٧٧ ، ١٧ جمادى الآخرة ، ١٢٨٧هـ/ ١٨٧٠  
وذكرت الجريدة ان السلطات العثمانية في العراق عينت نقاط للحجر الصحي في كل من خانقين والسليمانية ومندلي وشهرزور  
• (١٠٩) الزوراء ، ١١٣ ، ٢ ذى القعدة ١٢٨٧هـ/ ١٨٧١

النوافدين من ميناء بوشهر الايراني<sup>(١١٠)</sup> وسرعان ما انتقل المرض الى أرجاء القطر وأقيمت دوائر الحجر الصحي في كل من القرنة والعمارة<sup>(١١١)</sup> ولم تلتزم السلطة البريطانية في العراق بقواعد الحجر الصحي ولم تتوقف الباخرة (كوميث) في العمارة لذلك الغرض الا ان السلطة العثمانية أجبرتها على التوقف في (كرارة) جنوب بغداد وأخضعتها للحجر آخذة بنظر الاعتبار مدة رحلتها بين العمارة وكرارة<sup>(١١٢)</sup> . وقد استمر المرض في البصرة الى ان خف في أواخر مايس<sup>(١١٣)</sup> وخلال الفترة ١٨٧٥-١٨٧١ لم تذكر المصادر المتوفرة لدينا شيئا عن انتشار مرض الكوليرا أو أمراض أخرى ، الا انه في مايس من عام ١٨٧٥ انتشر الطاعون في البصرة وعديد من المدن العراقية الاخرى<sup>(١١٤)</sup> . وورد في تقرير الكولونيل نيكسن المؤرخ في ٦ حزيران ١٨٧٥ انتشار الكوليرا في العراق وحذر التجار البريطانيين الذين يتعاطون تجارة الصوف في القطر من الاستمرار في تلك التجارة في ذلك العام وفي تقرير لاحق يبدو انه منعهم منعاً باتاً من شراء أو تنظيف أو تعبئة الصوف خوفاً من انتشار المرض بينهم أثناء اختلاطهم بالاهلين<sup>(١١٥)</sup> ولم يكد المرض يخمد في

(١١٠) الزوراء ، ١٢٩ ، ٤ محرم ١٢٨٨هـ/ ١٨٧١ .

(١١١) الزوراء ، ١٣٠ ، ٧ محرم ١٢٨٨هـ/ ١٨٧١ .

(١١٢) الزوراء ، ١٣٤ ، ٢٠ محرم ١٢٨٨هـ/ ١٨٧١ . يكون موضعها موضع الكراة الحالي وتكتب في الجريدة كراة وقراره واقيم عندها جسر لعبور السابلة على نهر دجلة .

(١١٣) الزوراء ، ١٤٦ ، ورد ٣ صفر ( الصحيح ٣ ربيع الاول )

١٨٧١هـ/ ١٨٧١ .

Diary, No. 15, May 5, 1878. (١١٤)

(PRO) FO/195/1076, June, 6-7, 1875. (١١٥)

موسم الشتاء حتى ظهر من جديد في البصرة في نيسان عام ١٨٧٦<sup>(١١٦)</sup> ثم انتقل الى بغداد في نفس العام<sup>(١١٧)</sup> وفي عام ١٨٧٧ اتخذ المرض في العراق شكلا وبائيا<sup>(١١٨)</sup> ، ومما زاد في الطين بلة انتشار مرض الملاريا الذي ضاعف من عدد الوفيات<sup>(١١٩)</sup> ولمواجهة ذلك شددت السلطة العثمانية في البصرة على تنفيذ الاوامر الصحية الواردة اليها من اسطنبول الا ان العاملين على ظهر البواخر البريطانية لم يلتزموا كعادتهم بتلك الاوامر مما فتح باب المراسلات بين مكتب الولاية في البصرة والقنصلية البريطانية فيها حول ضرورة الالتزام بالتعليمات التي تصدرها دائرة الحجر الصحي في البصرة<sup>(١٢٠)</sup> ، ونتيجة لجدية السلطات في متابعة التعليمات الصادرة من دائرة الصحة العامة في اسطنبول ، لم نسمع بتفشي الامراض طيلة الفترة اللاحقة حتى عام ١٨٨١ عندما انتشر مرض الكوليرا في الحجاز وعدن وبومباي واضطرت السلطات الى فتح مركز جديد للحجر الصحي في ابي الخصيب<sup>(١٢١)</sup> بالاضافة الى مركز البصرة وكان لذلك تأثير يّسن في الحد من انتشار المرض في المنطقة كواباء ، ومن جهة أخرى شهدت البصرة في نهاية ثمانينات القرن الماضي تحسنا صحيا نتيجة

---

Diary, No., 16, April, 29. 1876. (١١٦)

(PRO) FO/195/1076, March, I, 1976. (١١٧)

(PRO) FO/195/1142/1877. (١١٨)

تقارير القنصل البريطاني العام في بغداد المؤرخة في ١٧ ، ٣٠ نيسان و ٢٨ مايس و ١١ حزيران ١٨٧٧ .

Diary, No., 18, June 24, 1877. (١١٩)

(PRO) FO/602/55 (١٢٠)

رسالة والي البصرة المؤرخة ١١ ربيع الاول ١٢٩٤هـ الموجهة الى نائب القنصل البريطاني فيها .

Diary, No., 23, October, 19. 1881. (١٢١)

للاقبال المتزايد على شراء التمور والحبوب العراقية الذي شجع المنتجين على زراعة المزيد من فسائل النخيل ومبادرة بعض الملاك الى استصلاح بعض أراضيهم وسعي السلطة المحلية باسم الاراضي السنية الى استصلاح أراضي المستنقعات في العمالة فحولتها الى حقول للمزراعة كل ذلك أضر مستقبلا على جو البصرة وما جاورها بسبب انحسار المستنقعات لذا خفت حمى الملاريا أو ما يسمى « بحمى البصرة » كما زالت مناظر الوجوه النكبية الشاحبة التي كانت طابعا مميزا لسكان مدينة البصرة في السابق<sup>(١٢٢)</sup> . ولكن مرض الكوليرا لم ينقطع عنها وظل يتوافد اليها مع نوافد الزوار الى العتبات المقدسة عن طريقها ففي عام ١٨٨٩ اتخذ مرض الكوليرا شكلا وبائيا في البصرة راح ضحيته عدد كبير من سكان المدينة منهم القنصل البريطاني في البصرة روبرتسون<sup>(١٢٣)</sup> ، كما بلغت الوفيات في الاحساء والقطيف في ذلك العام حوالي أربعة آلاف نسمة<sup>(١٢٤)</sup> وظلت السلطات الصحية في البصرة حذرة حتى عام ١٨٩٠ وبادرت الى فرض الحجر الصحي على القادمين من البحر الاحمر وذلك لانتشار المرض في ميناء جدة<sup>(١٢٥)</sup> وفي عام ١٨٩٢ وردت برقية من وزارة الداخلية العثمانية بفرض عشرة أيام حجر صحي على المغادرين من البصرة الى سواحل الحجاز واليمن بسبب ظهور مرض الكوليرا في لواء المنتفك

---

Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(١٢٢)

(١٢٣) دفن في البصرة في مقبرة البريطانيين

E. A. Wallis Budge, By Nile and Tigris,  
1886-1913, London, 1920, Vol. II, p.292.

Diary, No., 33, Aug. 4-27, 1889

(١٢٤)

Diary No.. 34, Aug. 27, 1890.

(١٢٥)

خوفاً من انتقال المرض الى هناك<sup>(١٢٦)</sup> ولم يحل عام ١٨٩٣ الا وكان  
المرض قد تفشى بين المواطنين في البصرة<sup>(١٢٧)</sup> وهو وان كان قد خف  
في أشهر الشتاء الا انه عاد وبشكل حاد في شهور مايس وحزيران  
وتموز وآب ، وأشارت احدى الاحصائيات المحلية بأن عدد الوفيات في  
البصرة في تلك الشهور بلغ ٧٥٠ شخصاً<sup>(١٢٨)</sup> . وبعد هذا الوباء أخذت  
حالة السكان الصحية بالتحسن بشكل ملحوظ ولم نسمع بانتشار مرض  
الكوليرا حتى كتب القنصل البريطاني عام ١٨٩٨ متذكراً من استمرار  
السلطات الصحية في فرض حجر صحي لمدة عشرة أيام على كل القادمين  
من المواني الهندية والايرانية مدعياً بأن ذلك يزيد من نفقات البواخر  
التي تقصد البصرة بسبب استهلاكها كميات كبيرة من الفحم عند توقفها  
أمام دوائر الحجر الصحي<sup>(١٢٩)</sup> وكتب مرة أخرى في عام ١٨٩٩ بأن  
نظام الحجر الصحي يضع أقصى العقبات في طريق التجارة في الوقت  
الذي لا يقدم أية خدمات صحية للمواطنين الذين ساءت صحتهم  
كثيراً<sup>(١٣٠)</sup> يبدو واضحاً بأن القنصل البريطاني كان يهمل مقدار استهلاك  
الفحم أكثر من حياة المواطنين ولكنه من جهة أخرى لا يجانب الصواب  
فيما يدعي بشأن قلة الخدمات المقدمة الى المحجورين صحياً وذلك لكثرة  
توافد الزوار في مناسبات دينية معينة<sup>(١٣١)</sup> بحيث لا تستطيع تلك المحاجر

---

(١٢٦) الزوراء ، ١٥١٣ ، ٢٣ ذى القعدة ١٣٠٩/١٨٩٢

Diary, No., 37. May, 25, 1893. (١٢٧)

Basra C.T.R., 1893, p.7. (١٢٨)

Basra C.T.R., 1898, p. 7. (١٢٩)

Basra C.T.R., 1899, p. 7. (١٣٠)

(١٣١) تشير احصائية دائرة الحجر الصحي في البصرة لعام ١٩٠٥  
بأن عدد المسافرين الذين خضعوا لتعليماتها خلال العام كان ١١٥٣٥  
=

بإمكاناتها المحدودة تلبية طلباتهم جميعاً ، وفي الوقت الذي يطالب فيه  
القنصل بتقليص اجراءات الحجر الصحي يشير الى انتشار مرض الكوليرا  
بين صفوف العاملين في جمع وتعبئة التمور حتى اضطرت السلطات العثمانية  
الى فتح عدة مراكز للحجر الصحي على طول نهر دجلة بين البصرة  
وبغداد لانتقاء اختلاط اولئك العاملين المصابين بالآخرين بعد عودتهم من  
أعمالهم في اعقاب انتهاء موسم التمور ولكن رغم تلك الاجراءات فان  
المرض انتقل الى بغداد (١٣٢) وفي عام ١٩٠٤ تفشى مرض الكوليرا بشكل  
وبائى في البصرة وأثر على التجارة تأثيراً سيئاً وسبب خسارة لشركات  
النقل عندما هبطت اجور الشحن بسبب عدم الاقبال على شراء التمور  
العراقية في ذلك العام (١٣٣) ومن المحتمل ان يكون المرض قد انتقل الى  
البصرة من المحمرة أو انتقل الى المينائين مع الوافدين من المناطق الموبوءة  
في الخليج أو الهند (١٣٤) \* ومن الجدير بالذكر ان هناك صلة واضحة  
بين انتشار المرض في البصرة وبين تفشيه في مواني خليجية أخرى وربما

---

شخص وفي عام ١٩٠٦ ، ١٤٣٦٣ شخص \*

Basra C.T.R., 1905, p. 9.

Basra C.T.R., 1906, p. 10.

Basra C.T.R., 1899, p. 7.

(١٣٢)

(IOR) L/P&S/10"/88 Part II, Mesopotamia (١٣٣)

Navigation of Tigris and Euphrates,  
1905-1911.

رسالة القنصل البريطاني في البصرة (Crow) الى السفير

البريطاني في اسطنبول السير اوكونر المؤرخة في ٢١ آب ١٩٠٥

(IOR) Admin. Reports, Sels. India, 385,

(١٣٤)

Report on the Trade and commerce  
of Arabistan for the year, 1904, p.134.

كان ميناء البصرة اتعس حظا من باقي المواني لا بسبب تباين اجراءات دوائر الحجر الصحي وانما لكثرة البواخر الوافدة الى البصرة ففى مختلف المناسبات التجارية منها والدينية ، ولندرة توقف تلك البواخر في المواني الخليجية الاخرى ، ولكن رغم ذلك كانت حكومة الهند قد فتحت عدة محاجر صحية على نفقتها الخاصة كما هو الحال في البحرين وجاسك وبوشهر والساحل العماني أو بالتعاون مع الحكومة الايرانية كما هو الحال في بندر عباس ولكنه والمحمرة ونتيجة لتزايد تلك النفقات فان حكومة الهند فاتحت وزارة الخارجية البريطانية عام ١٩٠٧ عندما أرادت تأسيس دائرة للحجر الصحي في البحرين بشأن اقسام مصاريف دوائر الحجر الصحي في منطقة الخليج العربي<sup>(١٣٥)</sup> وفي حزيران من عام ١٩٠٤ تقلصت مدة الحجر الصحي المفروضة على القادمين من الهند الى خمسة أيام بدلا من عشرة ، ابتداء من وصولهم الى ميناء البصرة ، أما السفن القادمة من المواني الايرانية فتزود بشهادة السلامة الصحية بعد ٣٤ ساعة من المراقبة فقط كما تزود السفن الشراعية الآتية من كراجي والتي مضى على وجودها مدة ١٢ يوما في عرض الخليج بالبراءة الصحية بعد زيارة تفقدية لها وتطهيرها والزام طاقمها بآبادة الجرذان والفئران فيها شريطة ان تكون السفينة قد حصلت على شهادة السلامة الصحية من احدى دوائر الحجر الصحي في المواني الخليجية وعلى ان لا تكون نسبة

---

(IOR) L/P&S/10/123, Prt. 2908/1907, Per- (١٣٥)  
sian Gulf : Cuarantine.

البرقية المؤرخة في مايس ١٩٠٧

(IOR) L/P&S/132, Supplementary Me-  
morandum respecting Interest in  
the Persian Gulf, p. 13.



المسافرين على ظهرها تزيد على مسافر واحد لكل مئة طن من الحمولة  
والا خضعت لقواعد الحجر الصحي (١٣٦) \*

ولتوضيح الصورة نذكر بأن السفن الوافدة من الهند والمواني  
الآخري الى مدخل شط العرب بقصد التوجه الى البصرة كان على  
ملاحها التوقف عند دائرة الحجر الصحي الواقعة على بعد ٢٠٠ ياردة،  
(١٨٠م) جنوب دائرة التلغراف في الفاو والتي كانت تميز بساريتها  
انطوية من بعيد ، ليحيوا على استفسارات موظفي الحجر الصحي  
وليحصلوا منهم على شهادة السلامة الصحية التي عليهم تسليمها الى مسؤولي  
الصحة في دائرة الحجر الصحي في البصرة وللإجابة على أسئلة مديريها،  
تلك الدائرة التي كانت تجاور بناية الكمر ك شمال نهر العشار على  
شاطيء شط العرب وهي الآخري يمكن الاهتداء اليها بسهولة برؤية  
ساريتها وعلمها من مسافة بعيدة (١٣٧) \*

ولم يحدث أى تطور فى دائرة الحجر الصحي فى البصرة طيلة  
فترة البحث حيث ان الظروف غير الصحية كانت سائدة فيها ، كما ان  
معظم المسافرين كانوا يقعون تحت طائلة العوامل الجوية ولم تكن السلطة  
المحلية فى البصرة قادرة على تحسين الاوضاع أو علاج الحالة وقد  
أرسلت عدة استغاثات الى اسطنبول لاقناع مجلس الصحة فيها باعادة  
بناء دائرة الحجر الصحي الا ان تلك التوسلات لم تؤد الى نتيجة تذكر  
واستمرت اجراءات السلطة العثمانية واستمرت الظروف السيئة فأثرت  
جميعا تأميرا بالغا على تجارة البصرة \* رغم ان السلطات الصحية كانت  
تتقاضى رسوما معينة فى دائرة الحجر الصحي ، وبناء على آخر الارقام

---

Basra C.T.R., 1905, pp. 8-9.

(١٣٦)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 255.

(١٣٧)

المنشورة لدائرة الصحة في البصرة ظهر ان ايراداتها بلغت ٢٩١٥ ليرة عثمانية في عام ١٩٠٤-١٩٠٥ في حين كانت نفقاتها لنفس العام ٢٢٢٥ ليرة ، أى بوفرة قدرها ٦٩٠ ليرة عثمانية<sup>(١٣٨)</sup> .

وكانت تلك المبالغ تجبى حسب حمولة السفن فالسفينة التى حمولتها من ١-٥٠٠ طن تخضع بضريبة قدرها عشرين بارة<sup>(١٣٩)</sup> لكل طن من الحمولة أما اذا كانت حمولتها بين ٥٠٠-١٠٠٠ طن فكانت تدفع ١٢ بارة لكل طن أما تلك التى كانت تزيد حمولتها على ١٠٠٠ طن فضريبة الطن الواحد كانت ثمان بارات ، وهناك ضريبة أخرى تسمى ضريبة الرسو قرب رصيف دائرة الحجر الصحي ويتم جبايتها بالشكل التالي : من اسفن التى حمولتها من ١-١٠٠ طن عشرة قروش ومن ١٠٠-٢٠٠ طن ٢٠ قرشا ومن ٢٠٠-٤٠٠ طن ٣٠ قرشا ومن ٤٠٠ فأكثر ٤٠ قرشا . اما رسوم المسافرين في دائرة الحجر الصحي فكانت بالشكل التالي : كان على المحجور لمدة خمسة أيام ان يدفع مبلغا قدره ٣٩٥ قرشا أما اذا كانت فترة الحجر يومين فيدفع ١٧ قرشا وفي حالة كون الحجر يوما واحدا فيكون الرسم ٩٥ قرشا ، ليس هذا فحسب وانما يدفع المسافر مبلغا قدره عشرون قرشا لقاء حصوله على شهادة السلامة الصحية ، وفي حالة الوفاة في دوائر الحجر الصحي كان يجب على ذوى المتوفي دفع مبلغ قدره خمسون قرشا ولا يتم دفن الجثة ما لم يتم استحصال شهادة الوفاة<sup>(١٤٠)</sup> . وفي عام ١٩٠٩ أجريت بعض التعديلات

---

Basra C.T.R., 1906, pp. 9-10.

(١٣٨)

(١٣٩) كل ٤٠ بارة تساوى قرش صاغ عثماني وكل ١٠٠ قرش صاغ تساوى ليرة عثمانية ، عن التفاصيل انظر : بحث النقود - الملحق - رقم ١٣ .

Basra C.T.R., 1906, p. 10.

(١٤٠)

على قواعد الحجر الصحي في البصرة بقرار صدر من ادارة الصحة المركزية في اسطنبول ، وفيما يلي نوجز تلك التعليمات لما لها من علاقة بالنشاط الاقتصادي عامة والتجاري خاصة في البصرة :

١ - السفن التي تصل الى البصرة قادمة من الهند وحالتها الصحية جيدة تخضع الى عدة أيام من الحجر الصحي بحيث تكمل الفترة المقررة والتي هي عشرة أيام من تاريخ مغادرة السفينة لآخر ميناء في الهند بالاضافة الى قيامها بالاجراءات الصحية الضرورية مثل اباد الفئران .

٢ - بعد ان تقوم السفن بالاجراءات اللازمة الواردة في الفقرة (١) يتم زيارتها من قبل مسؤولي الصحة وبعد تأكدهم من سلامة الاجراءات تمنح شهادة السلامة الصحية التي بموجبها تستطيع التوجه الى دائرة الكمر .

٣ - السفن القادمة من الهند والتي على متنها الزوار الى العتبات المقدسة في العراق بنسبة تزيد على زائر واحد لكل ١٠٠ طن من الحمولة تخضع الى خمسة أيام حجر صحي ابتداء من يوم وصولها بالاضافة الى اجراءات التعقيم و اباد الفئران .

٤ - السفن التي تحمل على متنها طيبيا مؤهلا حاصل على شهادة معترف بها تجرى عمليات التعقيم و اباد الفئران فتسلم البراءة الصحية فوراً .

٥ - عملية اباد الفئران يجب ان لا تؤخر موعد منح البراءة الصحية لان هذه العملية يمكن القيام بها أثناء أو بعد الحجر الصحي . ولكن لا يجوز للسفن التي تحمل الشحانات الطرية ان تقوم باجراءات التعقيم والابادة ، قبل ان تفرغ تلك الشحانات أو تحافظ عليها قبل المباشرة بالتعقيم .

٦ - الزوار القادمون مباشرة من موانيء الخليج العربي بضمنهم أهالي البحرين ومسقط يتسلمون البراءة الصحية بعد زيارة طيبة تفقدية الى السفينة للتأكد من سلامة المسافرين .  
أما اذا كان على ظهر تلك السفن زوار من الهند فان السفينة تخضع للحجر الصحي لمدة خمسة ايام<sup>(١٤١)</sup> .

## ٦ - الملاحة في شط العرب ورأس الخليج العربي ومشاكلها

آ - شط العرب :

يعتبر شط العرب المنفذ المائي لتجارة البصرة بل لتجارة العراق واجزاء من ايران الى العالم الخارجي وهو النهر الوحيد الصالح للملاحة في كل منطقة الخليج العربي . يبلغ طوله بين القرنة والخليج حوالي ١٢٦٧ ميل ( ٢٠٤ كم ) ويمتد مستمرا في رأس ذلك الخليج لعدة كيلومترات أخرى نافلا كميات هائلة من الغرين تقدر بملايين الاطنان من الطمي سنويا<sup>(١٤٢)</sup> . أما عرضه فيتراوح بين ٣٣٣ ياردة ( ٣٠٥ م ) قرب المعقل وحوالي ٥٠٠ ياردة ٤٥٧ م قرب نهر العشار - المسلك المائي التجاري لمدينة البصرة - ونصف ميل ( ٨٠٥ م ) جنوب مدينة المحمرة بعد التقائه بالكارون ، وميل واحد ( ١٦٠٩ م ) قرب الفاو وميل ونصف ( ٢٤١٤ م ) قرب الحصن العسكري العثماني الذي يقع جنوب الفاو بحوالي ثلاثة أميال ( ٤٨ كم )<sup>(١٤٣)</sup> .

Basra C.T.R., 1909, pp. 12-13.

(١٤١)

(١٤٢) د . محمد طارق الكاتب ، شط العرب وشط البصرة

والتاريخ ، ط ٢ ، البصرة ١٩٧٢ ، ص ٩ .

(IOR) L/P&S/20/C149, p.2.

(١٤٣)

ويكون اتجاهه بصورة عامة الى الجنوب الشرقي عدا المنطقة الواقعة بين البصرة والمحمرة فان ميله يكون الى الشرق أكثر منه الى الجنوب (١٤٤) •

أما نهر الكارون الذي يعتبر رافدا هاما لشط العرب فله منفذان احدهما الى الخليج مباشرة ويسمى نهر بهمشير وصلاحيته للملاحة دون المنفذ الآخر الذي يسمى نهر الحفار الذي يبلغ طوله حوالي المليون (٣٢٢ كم) وعرضه ٤٠٠ ياردة (٣٦٦ م) وعمقه ٣-٤ قامات (١٨-٢٤ قدم) وتقع المحمرة الى الجهة الشمالية منه على بعد ميل واحد (١٦٠٩ م) من شط العرب (١٤٥) وحوالي (٢٢ ميلا) (٣٥ كم) جنوب البصرة ، ويعتبر نهر الكارون النهر الوحيد الصالح للملاحة في ايران اعتبارا من المحمرة الى الاحواز أى لمسافة ١١٧ ميلا (١٨٨ كم) من أصل طوله البالغ ٥١٥ ميل (١٤٦) • أما منفذه الرئيس الى الخليج العربي فيكون عن طريق نهر الحفار وشط العرب لا عن طريق بهمشير (١٤٧) •

وهناك بعض الجزر التي تتوسط شط العرب جنوب البصرة منها العجراوية والطويلة والشمشامية وأم الخصاصيف وتكون سلسلة متصلة على طول الطريق الى المحمرة ومن جنوب هذه المدينة وامتدادا الى الخليج هناك عدة جزر أخرى هي البحرية والقطعة وحاجي صلبوخ

- 
- |   |       |
|---|-------|
| Lorimer, IIA, p.94.   | (١٤٤) |
| (IOR) L/P&S/20/C74, p.39.   | (١٤٥) |
| George B. Cressey, The Shatt Al-Arab Basin, The Middle East Journal | (١٤٦) |
| Vol. 12, No.4, 1958, p.484.   |       |
| Arabistan C.T.R., 1913, pp. 5-6.                                    | (١٤٧) |

والزبادية والدواسر<sup>(١٤٨)</sup> حيث كان لها تأثير سيء على التجارة لان بعض الاعمال القرصنية نسبت الى أفراد اتخذوا من هذه الجزر منطلقا لشن هجماتهم على السفن المحلية والاجنبية لنهب أموالها<sup>(١٤٩)</sup> .

ب - الملاحة في شط العرب :

على العموم يعتبر نهر شط العرب صالحا للملاحة ويشكل متنفسا فسيحا لا للبصرة فحسب وانما للعراق كله وبفضله أصبحت البصرة الميناء الطبيعي للخليج العربي<sup>(١٥٠)</sup> ، أما ما كان ينقصه فهو عدم تطهيره وازالة الترسبات الغرينية من مصبه تلك الترسبات اتى كان يأتي بها نهر الكارون سنويا من الجبال الايرانية لشدة انحداره على العكس من نهرى دجلة والفرات اللذين يفرغان حمولتيهما في الاهوار قبل التقائهما في القرنة<sup>(١٥١)</sup> وقد كونت هذه الترسبات حاجزا رسويا اتخذ شكلا هلاليا يمتد مسافة ٦-١٥ ميلا من الفاو وباتجاه الخليج العربي<sup>(١٥٢)</sup> .

لم يكن هذا الحاجز الغريني يعيق الملاحة تماما ففي حالات الجزر الدنيا كان عمق الماء عنده يبلغ عشرة أقدام في اعماق أجزائه<sup>(١٥٣)</sup> وكان

---

Lorimer, IIA, 95.

(١٤٨)

(١٤٩) انظر بحث القرصنة بين الادعاء والحقيقة في الفصل الثاني

ص ص \*

(١٥٠) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٢ .

(١٥١) ليس وفالكون ، المصدر السابق، ص ٢٠١ . وليم ولكوكس،

تقرير عن رى العراق ، عنيت بتعريبه ونشره مديرية الرى العامة .

مطبعة الحكومة ، بغداد ١٩٣٧ ، ص ٤٦ .

Lorimer, IIA, p. 96.

(١٥٢)

Zwemer, op. cit., p. 129.

(١٥٣)

بإستطاعة السفن البخارية ذات الغاطس (١٢٥) قدما (١٥٤) ان تمر من فوقه لان الحاجز يتكون من طين ناعم (١٥٥) غير متماسك فكانت الباخرة تزيج هذا الطين حتى لو كان الماء أقل من غطسها وبخاصة اذا امتازت بمحركات قوية والا فان عليها انتظار المد الذي يحدث مرتين في اليوم ويسبب ارتفاع منسوب الماء حوالي ٤-٦ أقدام لتطفو الباخرة من جديد (١٥٦) وهذا ماكانت تفعله بواخر البريد العائدة لشركة الهند البريطانية المكلفة بنقل بريد الهند الى البصرة وذلك لاحتياج بواخرها الى ١٤-١٦ قدما من المياه (١٥٧) وكل باخرة تستطيع اجتياز العائق (الحاجز الغريني) بإمكانها ان تصل الى مدينة البصرة بسهولة تامة ، وفي ظروف حسنة مواتية مع المد تستطيع البواخر من غاطس ١٧ قدم ان تصل الى ميناء البصرة والبواخر من غاطس ١٥ قدم ان تصل الى القرنة ومن غاطس ١٠ أقدام ان تصل لمسافة ٦٠ ميلا ٩٦٦٦ كم شمال القرنة في نهر دجلة وبغاطس ٩ أقدام لمسافة ١٥٠ ميل ٢٤١ كم عن القرنة في نهر دجلة أما الباخرة التي تحتاج الى خمسة أقدام من المياه فباستطاعتها الوصول الى بغداد ، أما في موسم الصيف فلا تستطيع الوصول الى

Geary, op. cit., pp. 85-86. (١٥٤) قام برحلته الى منطقة  
الحاجز عام ١٨٧٨ وذكر بأن باخرتهم كانت تتطلب ١٢٥ قدما من المياه  
وشغلت محركاتها بأقصى سرعتها واخترقت الطمي لمسافة ساعة من  
البحار حتى افلحت في الوصول الى المياه العميقة الملائمة للسفينة .

(١٥٥) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣ .  
(١٥٦) بدج ، المصدر السابق ، ح ١ ، ص ٩٠ ، قام برحلته عام  
١٨٨٩ وتخطيطت الباخرة التي كان على ظهرها ثلاث ساعات في الطمي  
حتى استقرت في الحاجز الغريني .

(١٥٧) حدد غاطس البواخر ب ١٤ قدما

Whigham, op. cit., p. 125.

Lorimer, IIA, p. 96. ذكر ان غاطسها كان ١٦ قدما

بغداد الا البواخر التي تحتاج الى عمق لا يزيد على ثلاثة أقدام (١٥٨) \*

### ح - الحاجز الغريني

لقد جرت عدة محاولات لمسح مواقع القنوات الممتدة من مصب شط العرب باتجاه الخليج لتحديد اعماقها ومعرفه صلاحيتها للملاحة وامكانية ازالة الترسبات منها كانت اولها المحاولة التي قام بها جنسي عام ١٨٣٧ لمسح شط العرب والحاجز الغريني ووجد ان هناك قناتين في الخليج. كما تم تداد لشط العرب بينهما الحاجز الغريني ، ولاحظ أيضا ان اقناة الغربية كانت بعمق ١٦ قدما في حانة المد العالي (١٥٩) في حين أشار اندرو بعد ذلك الى ان عمق الماء يصل الى ١٨ قدما (١٦٠) أما الساتح جيري الذي وصل الحاجز الغريني يوم ٣١ آذار ١٨٧٨ في أو ان المد فقد قدر عمق الماء بـ ١١ قدما ولمسافة ساعة من الابحار (١٦١) \*

وفي عام ١٨٩٠ قام اللفتانت Gunn بالمسح الثاني الذي أظهر

---

(١٥٨) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 32.

المهتم بالملاحة والنقل في شط العرب للفترة اللاحقة لعام ١٩١٤ يمكن مراجعة سري المدرسي ، النقل في شط العرب ، اطروحة ماجستير قدمت الى قسم الجغرافية ، كلية الآداب جامعة بغداد ، عام ١٩٦٩ \*

(١٥٩) (IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٠) W.P. Andrew, Memoir on the Euphates

Valley Route to India, London, 1857,

p.23.

قام برحلته الى منطقة الحاجز في الخمسينات من القرن التاسع عشر Geary, op. cit., Vol. I, p.85-86. (١٦١)

ربما اخطأت باخترتهم ولم تسلك خط العمق تماما وهذا ما كان يحدث احيانا تبعا لمهارة الادلاء الذين يقودون السفينة من جزيرة خارج مقابل بوشهر الى البصرة \*



بأن هناك قناتين بينهما ترسبات غرينية ولاحظ ان القناة الشرقية رغم وجود مياه كثيرة فيها الا انها لم تكن مطروقة بسبب كثرة ما فيها من الانحناءات أما القناة المستخدمة في الملاحة فكانت الغربية وطولها عشرة أميال (١٦ كم) وبعمق ١٨-٣٠ قدما في أعلى حالات المد كما وجد ان هناك قناة ثالثة بين القناتين الآنفتي الذكر تبدأ من نقطة التقائهما من جهة الخليج وتجرى موازية للقناة الغربية ولكن بدون ان يكون لها منفذ من الجهة الشمالية باتجاه شط العرب قدر طولها ستة أميال (١٠ كم) وعمقها بين ٢٠-٣٤ قدما في أعلى حالات المد (١٦٣) وقد لاحظ أيضا ان طول الحاجز الغريني اصبح ٢٠ ميلا (٣٣ كم) (١٦٣) .

وفي مطلع القرن العشرين لاحظ وكهام (Whigham) بأن السفن ذات غاطس ٩-١٠ أقدام اياها الجزر الواطئ تستطيع اجتياز الحاجز الذي يمتد لمسافة خمسة اميال بهذا العمق (١٦٤) .

وفي عام ١٩٠٥ بوئر بمسح ثالث لمصب شط العرب في الخليج ولو حظ بأن تغيرا كبيرا قد حدث حيث ان القناة الوسطى قد تطورت الى قناة رئيسية وصار لها مخرج الى شط العرب في حين اختفت كل من

---

(١٦٢) (IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٣) A.T. Willson, The Delta of the Shatt-Al-

Arab and Proposals for dredging the

Bar, Gergraphical Journal Vol. LXV.

No. 3, 1925. p. 236.

(١٦٤) Whigham, op. cit., p. 125.

اما آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣ وملاحظاته معاصره لوكهام فيقول ان عمق الماء في القناة الغربية في حالات الجزر الدنيا هو ٨-١١ قدما وربما وصل الى سبعة أقدام قبل الغاو بمدين .

القناتين الشرقية والغربية<sup>(١٦٥)</sup> •

أما المسح اللاحق فقد تم عام ١٩١١ وظهر بأن تطورا جديدا وكبيرا قد حدث أيضا حيث أصبح عمق القناة قرب الحاجز الداخلي ٢٣ قدما في حالات المد القصوى وظل عمقها بالقرب من الحاجز الغربي الخارجي ٢٣ قدما في الوقت الذي اتسع عرضها هناك •

ولم يحدث مسح آخر الا في عام ١٩١٧ عندما ظهر بأن عمق الماء غدا ٢٦ قدما باستثناء مسافات قصيرة ظلت تعيق سير البواخر المحيطية وتمنعها من الوصول الى البصرة<sup>(١٦٦)</sup> • ومن الجدير بالذكر ان هذا الحاجز الغربي الذي كان أحيانا عائقا في وجه الملاحة وعقبة في تطور ميناء البصرة قد تغير عمقه واتجهت قنواته عدة مرات منذ ١٨٣٧ - ١٩١٧ • وحدث ذلك لكثرة محاولات البواخر الكبيرة ذات المحركات القوية الدخول الى شط العرب حيث كانت تزيج كثيرا من تلك الرسبات وتغير من اتجاهاتها كما ان مياه الفيضان وسرعة المجرى كان لها التأثير الكبير في ذلك التغير أيضا •

ومن بين الجهود التي بذلت لتنظيف القنوات وإزالة الترسبات كانت محاولة الوالي المصلح مدحت باشا عندما جلب الى العراق آلة حفر لتعميق نهر الفرات<sup>(١٦٧)</sup> الذي اعتبره طريقا قصيرا الى أوروبا وربما بديلا عن السويس لذا لم يفرغ لمشروع كرى مصب شط العرب الا بعد ان باءت محاولاته في نهر الفرات بالفشل عند ذلك لم يسعفه الحظ للاستمرار في مشاريعه في البصرة بسبب عزله عن ولاية بغداد ١٨٧٢

(IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٥)

Ibid.

(١٦٦)

(١٦٧) الزوراء ، ١٢٣ ، ٨ ذى الحجة ، ١٢٨٧ هـ

ومن خلفه لم يتميز بنفس الحماس لاتمام المشروع لذا فان آلة الحفر (الكراكه) ومعدات التنظيف الاخرى اهملت دون ان تتركب مكائنها فأتلفها الصدا<sup>(١٦٨)</sup> وظلت هذه الحفارة متروكة على ضفة شط العرب غارقة في انوحل لم يتم الاستفادة منها رغم ما صرف على استيرادها من مبالغ باهضة<sup>(١٦٩)</sup> . وظهرت مرة اخرى فكرة حفر سد الفاو عام ١٩١٠ من قبل مهندس الماني عندما اتضحت أهمية مد سكة حديد بغداد البصرة<sup>(١٧٠)</sup> ولكن ذلك لم يتم أيضا .

وقد كتب Buchanan \* من البحرية الهندية في عام ١٩١٧ عن طبيعة الحاجز الغريني وامتداده مشيرا الى ان الحاجز الغريني الداخلي يبعد عن الفاو ١٢ ميلا (١٩٥ كم) وعمقه في حالات الجزر ١٧ قدما أما على بعد ١٤ ميلا (٢٢٥ كم) من الفاو فيصبح عمق الماء عشرة أقدام ويستمر على هذا المعدل لمسافة ميلين (٣٢٥ كم) أى على بعد ١٦ ميلا (٢٥٥ كم) من الفاو<sup>(١٧١)</sup> ثم يقل العمق اكثر من ذلك لمسافة تتراوح بين ميلين وثلاثة أميال (٣٢٥-٤٢٥ كم) أى حوالي ١٨-١٩ ميلا (٢٩-٥٠ كم) عن الفاو وهذه المنطقة الضحلة تعرف بالحاجز الخارجي<sup>(١٧٢)</sup> الذي كان يعتبر العقبة الرئيسة في وجه الملاحة امام البواخر الكبيرة المتجهة الى شط العرب ، أما خارج هذا الحاجز فيزداد العمق حتى

---

(١٦٨) الدكتور احمد سوسه، وادى الفرات ومشروع سدة الهندية، ج ٢ ، مطبعة المعارف ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٥ ص ١٧٦ .  
 Whigham, op. cit., p.135. (١٦٩)  
 Willson, op. cit., p.235. (١٧٠)  
 (IOR) L/P&S/20/C149, p.6. (١٧١)  
 (IOR) L/P&S/10/305, Persian Gulf, (١٧٢)  
 Lighting and bouying.

يصل الى ثلاثين قدما (١٧٣) \*

ومن جهة أخرى فان هذه القنوات المتعددة التسي كانت تؤدي الى شط العرب وتتخللها الترسبات الهلالية لم تكن واضحة المعالم ولم تثبت العلامات للهداية اليها الا في وقت متأخر ولم يكن احد سوى الادلاء العرب الذين كانوا يقيمون غالبا في جزيرة (خارج) من يستطيع ان يتوجه بالسفينة أو الباخرة الى شط العرب بأمان (١٧٤) \*

وقد سعت شركة الملاحة الهندية البريطانية التي كانت تنقل بريد الهند الى البصرة الى وضع بعض العوامات لتعين مواقع الحاجز ومجرى القناة (١٧٥) الا ان ذلك لم يكن مضمونا أيضا وحتى قيل الحرب العالمية الاولى كانت البواخر ذات غاطس ٢١ قدما لا تستطيع مواصلة رحلتها الى البصرة ما لم تفرغ جزءا من حمولتها خارج الحاجز الغربي (١٧٦) \*

وهكذا نجد ان هذه الترسبات في رأس الخليج العربي قرب الفاو كانت العقبة الوحيدة امام البواخر الكبيرة للوصول الى البصرة مباشرة \*

## ٧ - الاتفاقيات التجارية

عقدت الدولة العثمانية سلسلة من الاتفاقيات والمعاهدات ومنحت العديد من الامتيازات التجارية للدول الاوربية (١٧٧) في عفوان مجدها ،

- 
- (١٧٣) (IOR) L/P&S/20/C149, p.6.  
(١٧٤) Wellested, op. cit., pp. 138-146.  
(١٧٥) Lorimer, IIA, p.96.  
(١٧٦) Arabistan C.T.R., 1913, p.5  
(١٧٧) يستطيع القارئ المهتم ان يتابع منشأ هذه الامتيازات

من أجل تنشيط الحركة التجارية في امبراطوريتها الا ان تلك الانتفاقيات والامتيازات أصبحت في فترة ضعف الدولة وابان التطور الصناعي والرأسمالي في اوربا وبالا عليها بل وصارت سبلاحا بيد تلك الدول التي تصورت اقتصاديا وسياسيا وعسكريا واخذت تتدخل في شؤونها لتحصل على مزيد من المكاسب الاقتصادية والاستراتيجية في الامبراطورية العثمانية سيما في أطرافها النائية وبخاصة المنطقة العربية من تلك الاملاك \*

ولو استعرضنا تلك المعاهدات لوجدنا بأن معاهدة عام ١٤٥٤ بين الدولة العثمانية والبندقية كانت فاتحة لها ، وكان الغرض منها تسهيل تجارة البنادقة في أرجاء الامبراطورية العثمانية (١٧٨) \*

وفي عام ١٥٣٥ خص السلطان القانوني الملك الفرنسي فرنسوا الاول بعض الامتيازات التجارية في أملاكه وبذلك ميزه عن باقي الحكام والملوك الاوربيين (١٧٩) \*

وقد استطاعت بريطانيا بعد جهود مضنية دامت اكثر من قرن الحصول على امتيازات مشابهة في عام ١٦٧٥ وقد تجددت تلك الامتيازات على مر الزمن ووفق التطورات السياسية والاقتصادية في كلتا الدولتين • ومنذ القرن الثامن عشر أخذت الدولة العثمانية تمر بأزمات سياسية

---

وتطورها في الدولة العثمانية في : الدكتور احمد سوسه ، التعليق التاريخي لمنشأ الامتيازات الاجنبية الخاصة في الامبراطورية العثمانية في جريدة نداء الشعب ١٣ كانون الثاني و ٢٠ كانون الثاني ١٩٣١ ، وجريدة السياسة ١٢ شباط ١٩٣١ ، ٢٢ شباط ١٩٣١ •

Z. Y. Hershlag, Introduction to the Modern Economic History of the Middle East, Leiden, 1964, p.279. (١٧٨)

Ibid, p.281.

(١٧٩)

واقتصادية وكبوات عسكرية سببت لها متاعب جمة في الداخل وفي أطراف  
امبراطوريتها وبشكل خاص في مصر والعراق ، حيث استطاعت الدول  
الاوربية الحصول على بعض الامتيازات التجارية من الولاة المحليين وبادرت  
الى التدخل في شؤونهم والسعي أحيانا لعزل من لم يتعاون معها منهم  
واستمرت المعاهدات التجارية تعقد بين الدولة العثمانية والدول الاجنبية  
ومن بينها الولايات المتحدة الامريكية التي أفلحت في عقد معاهدة للتجارة  
والملاحة مع الدولة العثمانية وقعت في اسطنبول في ٧ مايس ١٨٣٠<sup>(١٨٠)</sup>  
ولكن لم يظهر لها أى تأثير فيما بعد في المنطقة العربية من الدولة  
العثمانية •

أما ما يهمنى في هذه الفترة فهو حصول بريطانيا على « فرمان »  
عثماني لحماية السفن التجارية البريطانية وتسهيل الملاحة في نهر الفرات  
وذلك في ٢٩ كانون الاول ١٨٣٤<sup>(١٨١)</sup> ، ثم اتفاقية التجارة والملاحة  
بين الدولة العثمانية وبريطانيا الموقعة في (بلطه ليمان)<sup>(١٨٢)</sup> في ١٦ آب  
١٨٣٨<sup>(١٨٣)</sup> •

وقد تضمنت هذه الاتفاقية بنودا حددت الرسوم الكمركية بين الدولتين  
وثبتت التعريف الكمركية على الواردات والصادرات ونظمت قائمة بأهم  
السلع الداخلة في التجارة<sup>(١٨٤)</sup> ولم يحل عام ١٨٣٩ حتى أعلن السلطان

---

Ibid, p.292. (١٨٠)

(PRO) FO/78/3992, Navigation of the (١٨١)

T.&E., p.92.

(١٨٢) مكان قريب من اسطنبول

Herslag, op. cit., p.294. (١٨٣)

Lewis Hertslet, Complete Collection of (١٨٤)

the Treaties... etc. Vol. V, London,

1840, pp. 506-510.

العثماني اصلاحه في خطي شريف كولخانة في ٣ تشرين الثاني ١٨٣٩<sup>(١٨٥)</sup> التي تضمنت امتيازات كثيرة للرعايا الاجانب في الدولة العثمانية واكدت نصوص المعاهدات والامتيازات السابقة وضرورة احترامهم، وفيما يتعلق بالمنطقة العربية والعراق بخاصة استطاعت بريطانيا الحصول على عدة « فرمانات » من لدن السلاطين العثمانيين لتسهيل مصالحها التجارية في مياه الرافدين منها «فرمان» موجه الى علي رضا باشا والي بغداد في آب ١٨٤١ وهو تجديد لفرمان عام ١٨٣٤ بشأن الملاحة في نهر العرات ورد فيه اسم شركة لنج لاول مرة<sup>(١٨٦)</sup> . ثم أكدت هذه الامتيازات في رسالة بعثها الصدر الاعظم العثماني الى والي بغداد في ٢ نيسان ١٨٤٦<sup>(١٨٧)</sup> . ولا بد لنا من الاشارة في هذا الصدد الى معاهدة ارضروم الثانية بين الدولة العثمانية وايران عام ١٨٤٧ والتي وقعت بوساطة روسيا وبريطانيا لما لها من علاقة بالمنطقة عامة وبالتجارة والملاحة خاصة لان المادة الثانية منها اشترطت حرية الملاحة في شط العرب وهي نفس المادة التي تنازلت بموجبها الدولة العثمانية عن منطقة المحمرة مع

Hershlag, op. cit., p.296.

(١٨٥)

للتفاصيل انظر : د. عبدالوهاب القيسي ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها في العراق ، ١٨٣٩-١٨٧٧ ، مجلة كلية الآداب، العدد الثالث ، مطبعة العاني بغداد ، ١٩٦١ ، ص ١١٢ .

(PRO) FO/78/3992, p.97.

(١٨٦)

Halford Lancaster Hoskins, British Routes to India, New impression, 1966, p.425.

(١٨٧)

د. زكي صالح ، ومجز تاريخ العراق ومنشأ النفوذ البريطاني في بلاد ما بين النهرين ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٩ ، ص ١٣٤ .

انضفة اليسرى للنهر الى ايران<sup>(١٨٨)</sup> والتي ستكون فاتحة للتدخلات الاجنبية وبخاصة البريطانية في هذا الممر المائي بعد هذا التاريخ ووسيلة لمحد من ممارسة الدولة العثمانية سيادتها على أراضيها ، وفي ٣١ تشرين الاول من عام ١٨٥٠ استطاعت بريطانيا ان توقع معاهدة مع الدولة العثمانية مستغلة الظروف التي هيأتها معاهدة ارضروم وذلك لتأمين مصالحها التجارية في المنطقة • وبموجب هذه المعاهدة أفلحت بريطانيا في تخفيض التعريف الكمركية التي ثبتت في معاهدة بلصه يمان لعام ١٨٣٨<sup>(١٨٩)</sup> •

ومن جهة أخرى نجحت بريطانيا ومنذ فترة سابقة في تأمين خطوط مواصلاتها الى الهند البحرية منها والبرية ، بالإضافة الى ضمان مصالحها التجارية في منطقة الخليج العربي منذ ان عقدت سلسلة من الاتفاقيات مع شيوخ المنطقة التي كانت في الغالب غير متكافئة وأحيانا غير شرعية ولكنها كانت مدروسة ومعدة بضاية فائقة من قبل وكلائها السياسيين في المنطقة الذين كانوا على علم تام بنوع العلاقات التي كانت تربط مشايخ الخليج بالدولة العثمانية محاولين العثور على الفجوات التي كان يمكن عن طريقها تبرير تلك الاتفاقيات وعلى مراحل ، وأولى تلك الاتفاقيات هي التي عقدت مع شيوخ « ساحل القراصنة »<sup>(١٩٠)</sup> عام ١٨٢٠ والتي نصت على

---

(١٨٨) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٤ • بشأن وضع المحمرة الشرعي والوافعي أنظر : تقرير رولنسون  
(PRO) FO/195/318, Baghdad, No. 1,  
Juna. 5, 1848.

Hertslet, op. cit., Vol. IX, p.747. (١٨٩)

(١٩٠) اسماء الانكليز قبل ١٨٢٠ بساحل « القراصنة » وبعد ذلك التاريخ صار يدعى من قبلهم بالساحل المهادن أو المتصالح ويسمى الآن ( دولة الامارات العربية المتحدة ) وتشمل ابو ظبي والشارقة ودبي ورأس الخيمة والعجمان • والفجيرة ، وام القيوين •



وجوب قطع دابر السلب والنهب والقرصنة وتحريم تجارة الرقيق<sup>(١٩١)</sup> . ولم تنس بريطانيا ضرورة ضمان مصالحها في الساحل الشرقي من الخليج العربي لذا عقدت معاهدة تجارية مع الحكومة الإيرانية في تشرين الاول عام ١٨٤١<sup>(١٩٢)</sup> حصلت بموجبها على امتيازات تجارية في الوقت الذي ضمنت امن طريقها الى الهند عبر الخليج ، وظلت تتابع عقد وتجديد الاتفاقيات في منطقة الخليج العربي ، ففي عام ١٨٥٣ تطورت اتفاقية عام ١٨٢٠ الى هدنة بحرية وافق شيوخ المنطقة في الامتساع من القيام بالحملات البحرية ضد بعضهم البعض وأعطت المسؤولية الامنية لبريطانيا<sup>(١٩٣)</sup> . وفي ١٨ شباط ١٨٥٦ أصدر السلطان العثماني خطي همايون منح فيه الامتيازات السياسية والاجتماعية والاقتصادية للامم الاجنبية كأفراد وجماعات<sup>(١٩٤)</sup> . وفي ٣١ مايس ١٨٦١ وقع فلكنس جونسن المقيم البريطاني في الخليج اتفاقية مع شيخ البحرين محمد بن خليفة تؤكد استمرار الامتيازات البريطانية السابقة في البحرين وتعهد

---

(١٩١) مجيد خدوري ، البحرين وايران ، ترجمة صوت البحرين، مطابع دار الكشف ، بيروت ١٩٥٣ ص ٤٥ . صالح محمد العابد ، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧-١٨٢٠ بغداد ١٩٧٦ ، ص ٣٢٥-٣٣٢ .  
(١٩٢) D.C.M. Platt, Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914, Oxford, 1968, p.87.

(١٩٣) Sir Rupert Hay, The Persian Gulf State and their Boundary Problems, The The Geographical Journal Vol.CXX, Part, 4, December, 1954, p.433.

(١٩٤) Sydney Nettleton Fisher, The Middle East, London, Second Edition, 1971, p.318.

النسيخ فيها بعدم القيام بما يعكر صفو الامن في منطقة الخليج مقابل تعهده بريطانيا بالدفاع عنه في حالة تعرضه للخطر واشترطت الاتفاقية منح امتيازات تجارية للتجار البريطانيين في البحرين وتحديد الرسوم بـ ٥٪ فقط (١٩٥) \*

وفي ٢٩ نيسان ١٨٦١ وقع كل من عالي باشا الصدر الاعظم العثماني

عن الدولة العثمانية وهنري بلوار سفير بريطانيا في اسطنبول ممثلاً عن بريطانيا مسودة معاهدة في (Kan lica) مدينة على البسفور وتم التصديق عليها في اسطنبول في ٩ تموز ١٨٦١ وقد نصت المادة الاولى منها على استمرار كافة الحقوق والامتيازات والاعفاءات التي شملت الرعايا والسفن البريطانية والتي وردت في المعاهدة السابقة كما منحت المادة الثانية البريطانيين حرية بيع وشراء كافة السلع لاغراض التجارة الداخلية والخارجية في الامبراطورية العثمانية (١٩٦) وشملت هذه المعاهدة زيادة في التعريف الكمركية على واردات البضائع الى الدولة العثمانية وتخفيض سنوي مستمر في الرسوم المفروضة على صادراتها (١٩٧)

ومن سلسلة الاجراءات التي حاولت بها بريطانيا تحويل الخليج

---

(IOR) R/15/1/183, No. 58.

(١٩٥)

Bahrain Affairs

تجد في هذه الوثيقة نص الاتفاقية باللغة العربية مؤرخة في ٢٠ ذي القعدة ١٢٧٧هـ (٣١ مايس ١٨٦١) وقد وقعها الشيخ محمد بن خليفة وأخوه علي بن خليفة واولاد عمه خليفة بن محمد وحمود بن محمد واحمد بن مبارك \*

Hershlog, op. cit., p. 301.

(١٩٦)

Hertslet, op. cit., Vol. XI, pp, 561-568.

Platt, op. cit., p. 86.

(١٩٧)

العربي الى منطقة نفوذ بريطانية مغلقة مبادرتها الى حل بعض مشاكلها التجارية مع فرنسا وعقدتها معها معاهدة في ١٨٦٠ تلتها معاهدة اخرى في ١٨٦٢ تخص احترام استقلال امام مسقط ، الا ان بريطانيا اخذت تدافع في مختلف المناسبات عن الامام ضد اعدائه المحليين حتى تحول الدفاع الى شكل من اشكال الحماية لدرجة انها وقفت عقبة في طريق حصول الفرنسيين على مساحة من الارض في مسقط لاقامة مخزن للفحم لبواخرها عليها ، مدعية بأن ذلك يخالف بنود المعاهدة (١٩٨) ومارست بريطانيا عين السياسة فيما يخص المشيخات العربية التي كان بعضها يرتبط ارتباطا شرعيا بالدولة العثمانية عندما بدأت بالدفاع عن مطالبهم المحلية وبمرور الزمن تحول الدفاع الى حماية والمطالب الى حقوق . (١٩٩) .

وفي عام ١٨٦٨ رتبت بريطانيا اتفاقية مع شيخ قطر حيث تعهد الشيخ بالامتناع عن اعمال القرصنة في البحر واحالة كافة المنازعات المحلية الى المقيم البريطاني في الخليج العربي وفي عام ١٨٦٩ وقع شيوخ الساحل العماني اتفاقيات مماثلة امتنعوا فيها من التعامل مع اية حكومة أجنبية باستثناء بريطانيا (٢٠٠) .

وعندما حاولت الدولة العثمانية فرض سيادتها في منطقة الخليج

---

C.P. Gooch and Harold Temperley, British (١٩٨)  
Documents on the Origins of the War 1898-1914, Vol.  
I, London, 1927, p. 209.

واشار سالسبرى في مذكرته الاحتجاجية بأن من يحاول اقتطاع شبر من الاراضي باستطاعته ان يفعل المزيد .

(IOB)L/P&S/18/B126, pp. 1-24. (١٩٩)

William Polk, The United State and the (٢٠٠)

Arab World, U.S.A. 1965, p. 98.

العربي وبخاصة ساحل الاحساء وقطر والبحرين في سبعينيات القرن التاسع عشر وازادت تأكيد حقوقها في مياه الخليج ، بادرت الى حل مشاكلها مع ايران فعقدت وأياها اتفاقية في عام ١٨٧٥ تخص التمثيل القنصلي بينهما ، تلتها اتفاقية اخرى عام ١٨٧٨ تتعلق بقدم الزوار الايرانيين الى اراضي الدولة العثمانية عن طريق الخليج لزيارة العتبات المقدسة وتنظيم المحاجر الصحية ورسوم جوازات السفر بين الدولتين وقد تضمنت هاتين الاتفاقيتين بنوداً اقتصادية منها استيراد الملح من ايران وحصر استيراد التبغ الايراني في ظروف خاصة (٢٠١) .

ان التحرك العثماني الجديد الذي رفع لوائه مدحت باشا في العراق هز بعنف السياسة البريطانية في الخليج العربي ، واضطرت بريطانيا على أثره الى إعادة النظر فولا في ارتباطاتها السياسية في المنطقة وسارعت الى فك ارتباط وكالاتها من حكومة بومباي ، واجرت تغيرات جوهرية في طبيعة مراسلاتها ، ومارست وزارة الخارجية البريطانية مزيدا من الاشراف على المنطقة ، وجدت اتفاقياتها السابقة وفقا للموضع الجديد الذي عبر عنه سترارد فورد كانتك سفير بريطانيا في اسطنبول في مايس ١٨٧٧ بدبلوماسية عالية بقوله « علينا الحفاظ على مصالحنا السياسية والتجارية وتأمين طريقنا الى الهند عبر الاملاك العثمانية جنبا الى جنب مع الحفاظ على استقلال الامبراطورية العثمانية واحترام حقوقها الاقليمية » (٢٠٢) .

وكتيجة لهذه السياسة الجديدة عقدت بريطانيا اتفاقية في ٢٢ كانون الاول من عام ١٨٨٠ مع حاكم البحرين الشيخ عيسى بن علي تعهد فيها

---

Lorimer, IB, p. 1514.

(٢٠١)

Platt, op. cit., p. 184.

(٢٠٢)

الآخر بالامتناع عن الدخول في اية مفاوضات او عقد اية معاهدات مع اية دولة أجنبية بدون موافقة الحكومة البريطانية<sup>(٢٠٣)</sup> ، ومن جهة أخرى أجبرت بريطانيا ودول أوربية أخرى السلطات العثمانية على إصدار « مرسوم محرم » في ٢٨ محرم ١٢٩٩ هـ / ١٨٨١ لتأسيس ادارة لمدین العثماني العام وتوكلها تحصيل عائدات التبغ وايرادات حكومية معينة لايفاء الديون الاجنبية<sup>(٢٠٤)</sup> . ويبدو ان تصريحات بريطانيا بالحفاظ على وحدة أراضي الامبراطورية كانت مجرد لعبة دبلوماسية لأنها بادرت في عام ١٨٨٢ الى احتلال مصر للسيطرة على المنفذ المؤدي الى الخليج بل سعت للحصول على امتياز للملاحة في نهر الكارون من الحكومة الايرانية اسوة بالامتيازات التي حصلت عليها الدولة العثمانية في ذلك التهر وذلك لاستكمال السيطرة مدعية بانها دولة ذات حضوة في ايران استنادا الى المعاهدة المعقودة بين الدولتين في عام ١٨٥٧ الا ان دعواها ردت من قبل الحكومة الايرانية وحتى من قبل رجال القانون البريطانيين - عندما استشارتهم الحكومة البريطانية - بقولهم ان وجود قوارب صغيرة عثمانية تحمل الحبوب في نهر الكارون لايمكن ان تقابل بمطلب وضع البواخر الكبيرة في النهر على اساس المساواة بين الدول<sup>(٢٠٥)</sup> اما من جهة علاقات الدول الاوربية الاخرى بمنطقة الخليج فأن هولندا افلحت في عقد معاهدة تجارية مع ايران في مايس ١٨٨٣ على غرار المعاهدة التجارية الفرنسية

---

(٢٠٣) مجيد خدوري ، المصدر السابق ، ص ٥١ .

Hershlag, op. cit., pp. 306-307. (٢٠٤)

في هذا المرسوم خصصت الدولة عائدات التبغ لادارة الدين العام بغية التخلص من القيود الاجنبية .

Rose Louise Greaves, Persia and Defence (٢٠٥)  
of India, 1884-1892, London, 1959, p. 163.

الایرانية لعام ١٨٥٥ والتي بموجبها حصلت هولندا على حق تأسيس خمس  
قنصليات في ایران اثنتان منها في الخليج العربي في كل من بوشهر وانهجرة  
وفيها حددت مرسوم إعادة التصدير من ایران ١٪<sup>(٢٠٦)</sup> كما اعلنت روسيا  
بعض القرارات التجارية في عام ١٨٨٤ منعت فيها دخول بعض السلع  
الاجنبية الى اراضيها وفرضت رسوما كمركية عالية على بعضها الآخر ،  
الامر الذي ادى الى تحويل النشاط التجاري في ایران من شمال البلاد  
الى جنوبه واخفت السلع الروسية من اسواق ایران وحلت محلها السلع  
البريطانية المشابهة التي اخذت تصلها عن طريق الخليج<sup>(٢٠٧)</sup> وتشجعت  
بريطانيا بايحاء من تجارها العاملين في منطقة الخليج الى ممارسة الضغط  
مجددا على الحكومة الايرانية للحصول على امتياز ملاحى لتسيير البواخر  
في نهر الكارون لدرجة اعتبر اللفتانت كولونيل Murdoch Smith  
عند عودته من ایران عام ١٨٨٥ بعد اقامة فيها دامت عدة سنوات وبناء على  
آراء المختصين بشؤون المواصلات « ان قضية فتح نهر الكارون للملاحة  
البريطانية مهمة جدا حتى لو اقتضى الامر اجبار الحكومة الايرانية على  
ذلك »<sup>(٢٠٨)</sup> واستطاعت بريطانيا فعلا بعد ان دفعت الى دست الحكم في  
ایران رئيس وزراء موال لها للحصول عن طريقه على « فرمان » من

---

(IOR) V/23/45 Sels. India, 198, Part III, (٢٠٦)  
Trade of the Persian Gulf During the year 1883,  
p. 38.

(IOR) V/23/47 Sels. India, 207 Part III, (٢٠٧)  
Report on the Trade of the Persian Gulf for the  
year 1894, p. 41.

Greaves, op. cit., p. 163. (٢٠٨)

الشاه ناصر الدين في ٢٤ صفر ١٣٠٦ هـ / ٣٠ تشرين الاول ١٨٨٨ (٢٠٩) ،  
ينص من الناحية النظرية على حرية الملاحة في النهر لجميع الامم (٢١٠)  
ولكن من الناحية الواقعية خص شركة لنج البريطانية بالامتياز (٢١١) .  
وهكذا ضمنت بريطانيا مصالحها في جنوب ايران بعد محاولات دامت  
نصف قرن تقريبا كان خلالها ناصر الدين شاه معارضا قويا لمنح الامتيازات  
في بلاده الى بريطانيا وربما كان ذلك بتأثير من روسيا ، وقد وجه هذا  
الامتياز لطمة قوية الى استقلال ايران (٢١٢) .

وهكذا نجد ان بريطانيا تتقدم وبخطى ثابتة ومطمئنة صوب ضمان  
مصالحها في منطقة الخليج العربي وتأمين طريقها الى الهند ولكن ما أن قارب  
القرن التاسع عشر نهايته حتى بدا في الافق ما يهدد تلك المصالح ، عندما  
ظهر الروس والالمان في مياه الخليج العربي الامر الذي ادى بها الى تكثيف  
جهودها الدبلوماسية والعسكرية في المنطقة فبادرت الى تأكيد اتفاقاتها  
السابقة وعقدت اتفاقيتين مع كل من امام مسقط وشيخ قطر في عام  
١٨٩١ (٢١٣) ، واخرى مع شيخ البحرين عام ١٨٩٢ (٢١٤)

---

(٢٠٩) ابراهيم تيموري ، عصري خبري ، يا تاريخ امتيازات  
در ايران ، تهران ، ١٣٣٢ شمسی ص ١٦٦ .  
(٢١٠) (IOR) V/23/56 Sels. India, 259, Report  
on the Trade of South Persian Gulf for the  
year, 1888, p. 29.

Henry Blosse Lynch, Notes on the Present (٢١١)  
State of Karun River, between Shushter and  
the Shat. El-Arab, (J.R.G.S.) XIII, October,  
1891, pp. 592-595.

(٢١٢) تيموري ، المصدر السابق ، ص ١٥١ .  
Polk. op. cit., p. 98. (٢١٣)  
(٢١٤) خدوري ، المصدر السابق ، ص ٥١ .

ومقابل هذا الحصار البريطاني في الخليج العربي حاولت السلطة العثمانية المحلية في الفاو بامر من اسطنبول وربما بتلميح من ألمانيا في تشرين الاول ١٨٩٣ ، فرض الرسوم الكمركية على البضائع المتجهة الى المحمرة الامر الذي ادى الى احتجاج نائب القنصل البريطاني في البصرة بشدة في مذكرة قدمها الى الوالى العثماني فيها<sup>(٢١٥)</sup> وقد أجابه الوالي على مذكرته بتاريخ ١٨ تشرين الاول ١٨٩٣ بقوله « ان المحمرة جزء لا يتجزء من الاملاك العثمانية وان تصدير السلع اليها يجب ان يخضع للرسوم الكمركية العثمانية »<sup>(٢١٦)</sup> وتفاقم الامر ووصل حدا وحدث فيه كل من بريطانيا وايران جهودهما وقدمتا احتجاجا الى الباب العالي العثماني في اسطنبول مدعيتان بان المطالبة بالمحمرة تعارض مع معاهدة أرضروم عام ١٨٤٧ ، ومن جهة اخرى اخبر الممثل البريطاني ممثل وزارة الخارجية العثماني بان بريطانيا لا تدع الدولة العثمانية الاستمرار في فرض الرسوم الكمركية على السلع المتجهة الى المحمرة لان تجارتها ( اي المحمرة ) تهتم بريطانيا<sup>(٢١٧)</sup> وهكذا نجد ان هذه المحاولة لم تحسم لصالح الدولة العثمانية ، وكان رد الفعل البريطاني لها في السنوات اللاحقة توقيع اتفاقية - كانت مترددة في توقيعها في البداية مع شيخ الكويت مبارك الصباح في ٢٣ كانون الثاني ١٨٩٩ تعهد الشيخ فيها بعدم الارتباط بأية قوة اجنبية اخرى مقابل منحة سنوية

---

(IOR) L/P&S/20/C236, Par. No. 263 (٢١٥)

Ibdi., Par. No. 366. (٢١٦)

Ibid., Par. No. 368. (٢١٧)



قدرها ١٥٠٠٠ روية وعلى ان تبقى الاتفاقية سرية (٢١٨) وكانت هذه الاتفاقية ضربة موجة الى الدولة العثمانية وتهديدا « لمصالحها » في العراق (٢١٩) ولطمة للمشروع الالمني الذي اقترح ايصال سكة حديد بغداد الى الكاظمة في الكويت على الخليج العربي (٢٢٠) .

وفي عام ١٩٠٠ أسست بريطانيا وكالة محلية لها في البحرين (٢٢٢) وأضطرت الدولة العثمانية الى حل مشاكلها مع ايران وعقدت واياها اتفاقية في ٥ أيلول ١٩٠٣ تم بموجبها الغاء الرسم الكمركي الاضافي المفروض على الصادرات المتجهة الى ايران (٢٢٣) . وفي عام ١٩٠٤ فتحت بريطانيا وكالتيين سياسيتين لها في كل من البحرين والكويت الا ان الفترة اللاحقة وحتى اندلاع الحرب الاولى تميزت بتزايد قلق بريطانيا في منطقة الخليج العربي ويتضح ذلك في التقارير الانفعالية المتناصل والوكلاء السياسيين في المنطقة (٢٢٣) على الرغم من ان تجارتها كانت لاتزال متفوقة .

---

Robin Bidwell, The Affairs of Kuwait (٢١٨)  
1896-1905, London, 1971, pp. 39-40.

عن الكويت وعلاقتها بالدولة العثمانية انظر الفصل الثاني ص ص .  
(٢١٩) الدكتور جمال زكريا قاسم ، الخليج العربي ، دراسة لتاريخ الامارات العربية ١٨٤٠-١٩١٤ ، الكويت ، ١٩٧٤ ، ص ٢٧٣ .  
من الدراسات الوثائقية الجادة عن التاريخ السياسي للخليج العربي .  
(٢٢٠) (IOR) L/P&S/20/C74,p.24.

(٢٢١) خدوري ، المصدر السابق ، ص ٥١ .  
(٢٢٢) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 75.  
(٢٢٣) Basra C.T.R., 1904-1914.  
Kuwait C.T.R., 1911-1914.

## ٨ - الرسوم الكمركية

كانت الرسوم المفروضة على البضائع الواردة الى البصرة في اواخر القرن الثامن عشر متباينة تبعاً لمنشأ تلك البضائع ، فعلى سبيل المثال كان التجار البريطانيون والفرنسيون وتجار مسقط ومقاطعة ميسور في الهند يدفعون رسماً كمركياً قدره ٣٪ من قيمة البضاعة التي يجلبونها من بلادهم ، اما التجار الآخرون فكانوا يدفعون رسماً يتراوح بين ٧ - ٨,٥٪ (٢٢٤) .

وفي بداية القرن التاسع عشر تغيرت الرسوم وغدت ٨٪ على الصادرات من البصرة و ٥٪ على الواردات اليها . (٢٢٥)

---

(٢٢٤) خواجه عبدالقادر ، المصدر السابق ، ص ١٣ . هذا المؤلف قدم الى البصرة عام ١٧٨٦ بعية بعثة تجارية أرسلها الملك تيبو ملك كوريال في الهند لعقد اتفاقية تجارية مع المماليك في العراق ، وكانت تحمل هدايا ثمينة الى السلطان العثماني غرقت معظمها في مياه الخليج وشط العرب كان بينها فيلة وأقمشة ثمينة ومجوهرات نادرة . الخ .

لقد وردت اشارات عن الرسوم الكمركية في أواخر القرن الثامن عشر كما هو مبين أعلاه في المصادر التالية :

Somuel Manesty and Harford Jones, Report on the Commerce of Arabia and Persia. Appendix F. Selection from State papers 1600-1800, Bombay, 1906.

Abraham Persons, Travels in Asia and Africa, London, 1808.

William Frances Ainsworth, A personal (٢٢٥)

وقد حددت معاهدة بلطه ليمان ١٨٣٨ رسوم الواردات البريطانية الى الدولة العثمانية بـ ٣٪ بالإضافة الى ٩٪ كضريبة داخلية فيكون المجموع ١٢٪ اما الرسوم المفروضة على الصادرات من الدولة العثمانية فهي ٣٪ يضاف اليها ٢٪ كضريبة داخلية ويكون مجموعها ٥٪ ، وقد اقرت هذه الاتفاقية نظاما للتعريف الكمركية في الدولة العثمانية غير ان ذلك النظام لم يطبق في العراق في حينه <sup>(٢٢٦)</sup> بل استمرت ضريبة الـ ٥٪ تجبى ولم تستطع الدولة العثمانية زيادة التعريف الكمركية على انبضائع الواردة الى بلادها لانها كانت مقيدة بنظام الامتيازات التي كبلتها تجاريا في الوقت الذي أخذت معظم الاقطار الاوربية تزيد رسوم كماركها حماية لصناعاتها المحلية التي أخذت بالتوسع . . ولكن عندما <sup>(٢٢٧)</sup> عقدت معاهدة التجارة والملاحة بين بريطانيا والدولة العثمانية في عام ١٨٦١ والتي قلصت مادتها الرابعة الرسوم المفروضة على الصادرات من الدولة العثمانية الى ٨٪ على ان تقلل بنسبة ١٪ سنويا حتى تستقر اخيرا على ١٪ من قيمة البضاعة ، أما المادة الخامسة فأنها حددت رسوم الواردات الى الدولة العثمانية بـ ٨٪

---

=

Narrative of Euphates Expedition Vol. II,  
London, 1888, p. 110.

لقد زار البصرة عام ١٨٣٦ وذكر بأن الرسم الكمركي المفروض على الكيس الواحد من التمور هو شلن واحد و ٨ بنسات وعلى الرقيق ٣٢ شلنا وعلى الحصان الاصيل ستة باونات .

(٢٢٦) يوسف رزق الله غنيمة ، تجارة العراق قديما وحديثا ، الطبعة الاولى ، مطبعة العراق بغداد ١٩٢٢ ، ص ١١١ .

L. S. Stavrianos, The Balkans Since 1453, (٢٢٧)  
U.S.A, 1958, & 1966, p. 32.

على ان تبقى ثابتة \* (٢٢٨) وعلى الرغم من اهمية الاسواق العثمانية لتجار ما نجستر المجهزين الرئيسيين لها بالبضائع القطنية فأن زيادة الرسوم على الواردات الى الدولة العثمانية مرت دون احتجاج (٢٢٩) وعندما أسست الدولة العثمانية دارا للكمرك في القطيف في اعقاب فرض سيادتها على ساحل الاحساء في سبعينات القرن التاسع عشر بدأت بزيادة الرسوم الكمركية فيها تدريجيا من ١٪ الى ٦٪ على البضائع العائدة للتجار الهنود من رعايا بريطانيا في الوقت الذي منحت تسهيلات كبيرة للتجار الوطنيين ولما كانت الرسوم المفروضة على صادرات الاحساء الى الهند هي ١٪ والى ايران هي ٨٪ فأن بعض التجار استغلوا ذلك واخذوا يوجهون سلعهم الى ايران مدعين بانهم يصدرونها الى الهند وبذلك لا يدفعون سوى رسم كمركي قدره ١٪ لذا بادرت الدولة العثمانية الى فرض رسوم قدرها ٨٪ على كل السفن التي تغادر القطيف وهي تحمل السلع المحلية وأعطت حقا للتاجر باستعادة ٧٪ من الرسوم فيما اذا قدم شهادة خلال مدة ١٢١ يوم بان بضاعته وصلت الهند فعلا ، ومع ذلك فأن هذا الاجراء ولد ارتباكا في التجارة لان نسبة الـ ٧٪ من قيمة البضاعة المودعة لدى دوائر الكمرك كانت كبيرة وكان باستطاعة التاجر استغلالها في تجارة اخرى \* (٢٣٠)

Herslag, op. cit., p. 301.

(٢٢٨)

في هذه الفترة كانت بريطانيا تهما الصادرات المتمثلة في المواد الخام والمواد الغذائية الى مصانعها لذا عمدت الى تقليص ضريبتها \*

Arthur Redford, Manchester Merchants (٢٢٩)

and Foreign Trade Vol.II, 1850-1939, Manchester, 1956, p. 82.

(IOR) L/P&S/20/C238, pp. 73-74.

(٢٣٠)

وقد قدمت عدة احتجاجات من قبل التجار الاجانب الى السلطات المحلية في القطيف دون ان تأخذ تلك الاحتجاجات شكلا رسميا ، وعندما ارادت الدولة العثمانية زيادة الرسوم في أرجاء الامبراطورية العثمانية جميعا عام ١٨٧٨ لتغطية نفقات الحرب مع روسيا احتج تجار مانجستر بشدة واضطرت الحكومة البريطانية الى مسايرتهم وتقديم احتجاج الى اسطنبول مما أدى الى أهمال المشروع<sup>(٢٣١)</sup> ولما شرعت النمسا نظاما جديدا للضرائب على الواردات الى املاكها عام ١٨٧٨ تضمن رسوما اعلى بكثير من نسبة ٨٪ التي كانت تفرضها الدولة العثمانية على الواردات الى بلادها ، فإن بريطانيا لم تأبه لذلك ولكن عندما ضمت النمسا اليها البوسنة والهرسك في عام ١٨٧٨ فإن تجار مانجستر ومن ورائهم الحكومة البريطانية استأوا من ذلك التغير خوفا من تحول تلك المقاطعات من الرسوم الكمركية العثمانية الى الرسوم الكمركية النمساوية فتتأثر تجارتهم لذلك قدمت وزارة الخارجية البريطانية احتجاجا الى حكومة النمسا ولكن دون جدوى وما كانت تخشاه بريطانيا حدث فعلا عام ١٨٨٠ عندما شملت التعريفة النمساوية الجديدة البوسنة والهرسك<sup>(٢٣٢)</sup> ومن هذا يتضح لنا بانه لم يكن في صالح التجارة البريطانية تقسيم الامبراطورية العثمانية ولا توحيدها في ظل حكومة مركزية قوية وانما ابقاؤها ضعيفة ومطبعة سهلة الانقياد ومن الزاوية الاقتصادية كانت الدولة العثمانية لا تزال بعيدة كل البعد عن ميدان الصناعة الحديثة ، كما ان صناعات النسيج اليدوية فيها لم تكن تستطيع منافسة صناعات النسيج الحديثة في لانكشاير في بريطانيا ، ومن جهة اخرى كان الضعف السياسي للامبراطورية العثمانية لصالح بريطانيا

Redford, op. cit., Vol.II, p. 82.

(٢٣١)

Ibid, p. 55.

(٢٣٢)

لان ضعف العثمانيين وخوفهم من روسيا جعلهم يرمون بانفسهم في احضان بريطانيا ردحا من الزمن ، ولكن بريطانيا اخذت تشعر بان هذه السياسة غدت غير مضمونة لاسيما في اواخر القرن التاسع عشر عندما ظهرت قوى جديدة منافسة في المنطقة وعندما مالت الدولة العثمانية تدريجيا الى الدنيا لاسيما في اعقاب احتلال بريطانيا لمصر عام ١٨٨٢ ، ولما اقترحت الدولة العثمانية في عام ١٨٨٣ مرة اخرى زيادة الرسوم التجارية فان الحكومة البريطانية وافقت على الاقتراح العثماني - ربما بدافع التخفيف عن وطاة احتلالها لمصر - الا انها - اى الحكومة البريطانية - تعرضت الى لسوم شديد من قبل غرفة تجارة مانجستر ، ولكن لسبب غامض سحبت الدولة العثمانية اقتراحها<sup>(٢٣٣)</sup> ربما حدث ذلك بضغط من الدول ذات المصالح التجارية الجديدة في الدولة العثمانية وان ضريبة الـ ٨٪ على قيمة البضاعة الواردة الى الدولة العثمانية استمرت تفرض حتى عام ١٩٠٧ عندما زيدت الى ١١٪ من قيمة البضاعة<sup>(٢٣٥)</sup> في حين طبقت الحكومة الايرانية التعريف الجديدة في موانئها وقدرها ٥٪ على الصادرات والواردات اعتبارا من ٢١ آذار ١٩٠١<sup>(٢٣٦)</sup> ولكن ذلك كان من الناحية النظرية ، اما الواقع فانه يشير الى ان شيوخ وحكام المواني الصغيرة الممتدة من بوشهر الى رأس

---

Ibid., Vol.II, p. 82. (٢٣٣)

Platt, op. cit., p. 90. (٢٣٤)

Basra C.T.R., 1907,p.9. (٢٣٥)

مجلة دار السلام ، العدد ٥ ، المجلد الثالث ، السنة الثالثة ١٨  
آذار ١٩٢٠ ، ص ٧٢ .

(IOR) Admin. Report, Sels. India, 392, (٢٣٦)  
p. 13.

الخليج كانوا يفرضون رسوم اضافية اخرى حتى تتضاعف التعريفات  
الاصلية \* (٢٣٧)

اما رسوم الترانسيت فكانت ١٪ ولكن عند دخول البضائع المراد  
ارسالها الى ايران عن طريق العراق كان عليها ان تدفع رسما كمركيا  
قدره ٨٪ على ان تستعيد الفرق وهو ٧٪ من قيمة البضاعة في خاتمين قرب  
الحدود الايرانية عندما يتم التأكد من تصديرها (٣٢٧) خلال فترة لاتزيد  
على ستة شهور ، اما اذا صدرت عن طريق طرابزون فيعاد الرسم الكمركي  
كله لان ذلك الطريق كان معفى من رسم الترانسيت اما السلع الاجنبية  
التي لها ما يماثلها في العراق فلايد من ايداعها في دوائر الكمرك فيما اذا  
كان التاجر يرغب في تصديرها ثانية الى بلاد اخرى وان لم يفعل ذلك  
فعليه دفع الرسم الكمركي كاملا ، اي ٨٪ كما لا يحق له استرداد ال ٧٪  
مرة أخرى عند الحدود (٢٣٩) \* وقبل فترة قصيرة من الاحتلال  
البريطاني للبصرة في ٢٢ تشرين الثاني ١٩١٤ ارتفعت الرسوم الى ١٥٪  
من قيمة البضاعة وفي فترة الاحتلال خفضت الى ١٠٪ ، اما ضريبة  
الصادرات ال ١٪ فانها الغيت وكان ذلك لصالح المحتكرين الاجانب (٢٤٠) .

---

(IOR) V/23/47 Sels. India, 207 Part, III, (٢٣٧)  
Report on trade of the Persian Gulf for the  
year 1884, p. 42.

Walter B. Harris, From Batum to Baghdad (٢٣٨)  
Via Tiflis, Tabriz and persian Kurdistan,  
London, 1896, p. 298.

(٢٣٩) الزوراء ، ١٤٠٢ ، ١٨ ذي الحجة ١٣٠٦ هـ / ١٨٨٨ .  
(٢٤٠) المركز الوطني للوثائق

No. 105/3/1, Basrah Admin. Reports, p. 62.

=

ومن جهة اخرى كان رؤساء العشائر في انحاء مختلفة من العراق يفرضون بعض « الاتاوات » على البضائع التجارية المارة عبر مناطق سكنهم في الزبير والصحراء الغربية وعلى طول شط العرب ونهر دجلة بين البصرة وبغداد اُكتسبت بمرور الزمن الصفة الشرعية واساءت الى التجارة وعرقلت تطورها ، فشيوخ عشائر ابو محمد وبني لام كانوا على سبيل المثال يتقاضون رسوما كيفية من السفن والبواخر لقاء السماح لها بالمرور عبر مناطقهم<sup>(٢٤١)</sup> ، وقد عرفت هذه الضريبة في العراق باسم «الخواوة»<sup>(٢٤٢)</sup> وكانت تدفع على الاقل في عشر مواضع بين البصرة وبغداد .<sup>(٢٤٣)</sup> ناهيك عن مناطق الصحراء اشرامية الاطراف بين البصرة وحلب ورغم ان هذه الرسوم لم تكن محددة الا انها لم تكن قليلة ايضا بدرجة وصلت احيانا الى مقدار روبيتين على كل طن من الحمولة حتى ولو كانت السفينة او الباخرة بدون حمولة<sup>(٢٤٤)</sup> . هذا ولم تقتصر جباية هذه « الرسوم » من سفن وبواخر الاهليين والاجانب فقص وانما سرت على بواخر الدولة العثمانية<sup>(٢٤٥)</sup> المتمثلة في بواخر شركة عمان العثماني

---

للاستزادة عن اوضاع البصرة بعد احتلال عام ١٩١٤ اراجع :  
حميد احمد التميمي ، البصرة في ظل الاحتلال البريطاني ١٩١٤ -  
١٩٢١ ، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ .  
(٢٤١) المركز الوطني للوثائق  
No. 105/3/1Basrah Admin. Reports; p. 8.

(٢٤٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣٧ .  
(٢٤٣) الزوراء ، ٢٦٠ ، ٢٦ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ .  
(٢٤٤) المركز الوطني للوثائق  
No. 69/121, Freight on river Craft, p. 69.

(٢٤٥) بير دي فوصيل ، الحياة في العراق منذ قرن ، ١٨١٤ -  
١٩١٤ ، ترجمة اكرم فاضل ، ص ٦٨ .



لقاء السماح لها بالمرور بأمان ، وأحيانا كانت الدولة تمتنع عن الدفع إلا أنها كانت تجابه بالثورات التي كانت تعيق بواخرها من المرور في الوقت الذي كانت تلك العشائر تسمح لبواخر شركة لنج التي كانت تدفع تلك « الاتاوات » وتقدم الهدايا السخية بالمرور بسلام<sup>(٢٤٦)</sup> .

وبالإضافة إلى هذه الاتاوات كانت هناك رسوم الجسور التي كانت ممنوعة بالالتزام<sup>(٢٤٧)</sup> وكان الملتزمون يسيئون كثيرا في جبايتهم ويتجاوزون حدود امتيازاتهم ، ففي العمارة مثلا كانت على البخرة أو السفينة أن تدفع عشرين قرشا والجنيبة (الدوبة) عشرة قروش بأسم رسم المرور عبر الجسر<sup>(٢٤٨)</sup> .

وهناك بعض الرسوم والضرائب الكمركية المحلية الأخرى في البصرة سنتناولها تحت عنوان دار الكمرك وخدماتها .

#### ٩ - دائرة الكمرك في البصرة وخدماتها

كانت بناية الكمرك تقع على شاطئ شط العرب شمال تفرع نهر الفشار منه<sup>(٢٤٩)</sup> وقد أمر الوالي مدحت باشا أبان ولايته للعراق بتجديد وتوسيع البناية وتشيد حوض لتصلح البواخر بالقرب منها<sup>(٢٥٠)</sup> كما بادر إلى القيام بمجموعة من الإصلاحات لها علاقة بتطوير البصرة وتحسين

---

(٢٤٦) انظر بحث شركة لنج في الفصل الثالث

(٢٤٧) الزوراء ، ٣٣٨ ، ٩ محرم ١٢٩٠هـ

(٢٤٨) الزوراء ، ٢٥٦ ، ١٥ ربيع الثاني ١٢٨٩هـ

(٢٤٩) Answorth, op. cit., Vol.II, pp. 92-93.

(٢٥٠) Geary, op. cit., Vol.I, pp. 93-95.

تجارتها<sup>(٢٥١)</sup> ووصلت الميناء آلة لشحن وتفريغ البواخر<sup>(٢٥٢)</sup> الا ان الذي يبدو واضحا بان الميناء اهمل في السنوات التي تلت حكم مدحت فساعت ادارته وقلت العناية به وزادت نواقصه رغم تزايد اهميته التجارية نتيجة افتتاح قناة السويس ، والسياسية بسبب النشاط العثماني في منطقة الخليج<sup>(٢٥٣)</sup> وغدت ظروف بناية دائرة الكمرك تندهور يوما بعد آخر، فعلى الرغم من انها لم تستطع مواجهة متطلبات التجارة المتزايدة فان البناية تداعت وغدت غير صالحة لحفظ البضائع وتراكت السلع على ارصفتها ميناء قرب دار الكمرك معرضة للامطار ومطروحة في الاحوال لفترات طويلة في انتظار نقلها الى بغداد<sup>(٢٥٤)</sup> وقدمت الاحتجاجات الى السلطات المحلية ورفعت المذكرات الى الحكومة العثمانية وطالب بعض التجار بالتعويض عن التلف الذي أصاب سلعهم المتروكة بدون عناية فسي

Ali Haydar, op. cit., p. 61.

(٢٥١)

الزوراء ، ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨هـ

(٢٥٢) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٩هـ/ ١٨٧٣

تسميها الجريدة (الماجول) ارتفاعها سبعون قدما وسبك عمودها عشرة أقدام وتستطيع حمل مائتة بين ٣٠-٣٥ طنا وهي آلة ضخمة قياسا الى تلك الايام .

(٢٥٣) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى ١٢٩٩هـ/ ١٨٨١

نشر في الجريدة مقالة مفصلة عن سنجق البصرة ويشعر الانسان بمعاناة كاتبها مما كان يعاني الميناء من اضطراب وفوضى واهمال رغم اهميته السياسية والتجارية .

Basra C.T.R., 1903, pp. 6-7.

(٢٥٤)

كان سبب الانتظار لفترة طويلة هو مشاكل الملاحة في نهر دجلة .  
أنظر الفصل الثالث .

الميناء<sup>(٢٥٥)</sup> ، واضطرت السلطات المحلية بأمر من اسطنبول بالمباشرة  
 بتشييد بناية جديدة للكمرك عام ١٩٠٧ وارتفعت جدرانها الاربعة ثم توقف  
 البناء<sup>(٢٥٦)</sup> وبعد الانقلاب العثماني عام ١٩٠٨ توقع التجار بان انجاز بناية  
 الكمرك سيكون في مقدمة اعمل الحكومة الجديدة الا ان الوضع فسى  
 الميناء استمر كما كان قبل ربع قرن ، فالبنية التي مر على ارتفاع جدرانها  
 الاربعة قرابة ثلاثة اعوام ونصف لا تزال غير مسقفة وغدت الحالة اردأ  
 من السابق في موسم الامطار لان سقوف البناية القديمة لم ترمم لعدة  
 سنوات بسبب انتظار اكمال البناية الجديدة وهكذا نجد ان اهمال البناية  
 القديمة وعدم الاستمرار في انجاز البناية الجديدة اثرا بشكل واضح على  
 تدهور حالة الميناء وتراكم السلع على الرصيف<sup>(٢٥٧)</sup> والشئ الوحيد  
 الذي اتخذ نتيجة للمطالبة المستمرة من قبل الجريدة المحلية في البصرة  
 هو تعميق محدود لنهر العشار وشاطيء شط العرب المجاورين لبناية  
 وذلك لتسهيل وصول البواخر الى ارصفت الميناء لتفريغ شحناتها ، حيث لم  
 يكن في استطاعة السفن المحملة لمدة اربعة او خمسة شهور من كل عام  
 الاقتراب من دائرة الكمرك بسبب تجمع ترسبات الغرين حيث لم يجز  
 تنظيفها منذ سنوات عديدة وكان على السفن الانتظار في عرض النهر  
 معرضة الى الظروف الجوية القاسية في انتظار الوقت المناسب ابان المد  
 الربيعي للتوجه الى بناية الكمرك وكثيرا ما تضررت السلع ابان الانتظار  
 الطويل<sup>(٢٥٨)</sup> وفي عام ١٩١٠ ونتيجة لتردي الاوضاع بشكل كبير اضطرت

Ibid, p. 7. (٢٥٥)

Basra C.T.R., 1908, p.9. (٢٥٦)

Basra C.T.R., 1909, p. 13. (٢٥٧)

(٢٥٨) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، العدد ٥١٩ ، ١٥ رمضان

Basra C.T.R., 1909, p. 13. ١٩٠٩/هـ ١٣٢٧

السلطات المحلية الى توقيع عقد مع مؤسسة بريطانية لانجاز بناية الكمرك<sup>(٢٥٩)</sup> واحضرت المؤسسة المواد الانشائية اللازمة لاكمال البناية وقد انجز العمل في نهاية العام وبوشر باستخدامها رغم انها كانت لاتزال بدون ابواب وشبايك<sup>(٢٦٠)</sup> حيث تم التعاقد بشأنها مع شركة المانية قامت باستيراد ونصب الابواب والشبايك لبناية دائرة الكمرك في عام ١٩١٢<sup>(٢٦١)</sup>.

#### ١٠ - إيرادات دار الكمرك

كان الكمرك في البصرة يمنح التزاما الى نهاية ولاية نجيب باشا للعراق ١٨٤٨ ، ثم الحق بالخرينة العامة وخضع للقوانين والانظمة التجارية العثمانية وطبق التعريف الكمركية التي كانت تعلمها الدولة بموجب اتفاقياتها مع الدول الاجنبية .

وكان حساب الايرادات فيه يتم وفق السنة المالية العثمانية التي تبدأ في ١٣ آذار الميلادية والتي تقابل ١ آذار الرومية وتنتهي في ١٢ آذار من العام اللاحق ، وكانت اشهرها ميلادية وسنها هجرية .<sup>(٢٦٢)</sup>

كانت عوامل كثيرة تلعب دورا في كيفية تقدير الرسوم الكمركية وجبايتها يأتي في مقدمتها التعريف الكمركية كما ان الرشوة على ما يبدو

---

Basra C.T.R., 1910, p. 11.

(٢٥٩)

Basra C.T.R., 1911, p. 11.

(٢٦٠)

Basra C.T.R., 1912, p. 11.

(٢٦١)

Basra, C.T.R., 1864-1866, p. 254.

(٢٦٢)

انظر التفاصيل عن السنين الهجرية والرومية والعلاقة بينهما : محمد مختار باشا ، التوقيقات الالهامية . عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين احتلالين ، الجزء ٧ ، بغداد ١٩٥٥ ، ص ٤٥-٤٨ .

كانت تشجع من قبل التجار الوطنيين بنفس القدر الذي كان يدعو اليها الموظفون العثمانيون لدرجة ان القنصل البريطاني في البصرة ذكر في عام ١٨٨٧ بان سلوك موظفي الكمرک مع التجار جيد وملائم وان عملية الرشوة غير ضارة بالتجارة وانما تسبب خسارة فادحة لخزينة الدولة وتؤثر مستقبلا على اخلاقية التجارة \* (٢٦٣)

وعند وصول البضائع التجارية الى دار الكمرک في البصرة كان يجرى ترسيمها بموجب القوانين وقوائم التعريف الكمركية وحسب منشأ البضائع الا ان تغيرا حدث في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وذلك بالسماح للبضائع المستوردة لغرض الاستهلاك في بغداد او إعادة التصدير الى ايران ، المرور الى بغداد لتدفع الرسوم في كمرک بغداد لقاء رسم بسيط في البصرة يسمى التمغا ( رسم الطابع ) لختتم الرزم التجارية لضمان عدم التلاعب بها في الطريق الى بغداد الا ان بعض التجار جهلا منهم ظلوا يفضلون دفع الرسوم في البصرة واستلام بضائعهم بسرعة بدلا من انتظار نقلها الى بغداد لترسمها هناك رغم ان الاجراء الجديد كان لصالحهم (٢٦٤) \*

وعند رسو البواخر المحملة بالبضائع التجارية الى جانب ارسنة الكمرک في البصرة كانت تفرغ حمولتها هناك وتدفع رسما عن التفريغ قدره روبيتان (٢٦٥) عن الطن الواحد ، وبعد ذلك يدفع التاجر الرسوم المقررة وقدرها ٨٪ من قيمة البضاعة حتى ١٩٠٧ و ١١٪ بعد ذلك التاريخ وبموجب تقدير مخمني دائرة الكمرک اما على قيمة الفاتورة مضافا اليها

---

Basra C.T.R., 1887, p. 3. (٢٦٣)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 262. (٢٦٤)

(٢٦٥) كل ١٥ ووبية تساوي باون استرليني \*

٢٥٪ او بموجب سعر السوق ناقصا ١٠٪ او ان تدفع عينا بالنسبة لبعض السلع • وعلى كل حال كان يجب ان تتراوح نسبة التقدير في كل الاحوال بين ٧ - ٩٪ حتى عام ١٩٠٧ وبين ١٠ - ١٢ بعد ذلك من القيمة الحقيقية للكلفة مضافا اليها اجور الشحن والتأمين ، ولا تتم الاجراءات الا بعد دفع  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{3}$  من قيمة البضاعة تقريبا كضريبة غير رسمية على شكل هدايا (بخشيش) الى موظفي دار الكمرك (٢٦٦) •

وكان يحق لمستوردي صفائح النفط والكحول واسلع المشابهة ايداعها في دار الكمرك لمدة سبعة ايام ليثما تنقل على مهل الى المخازن التجارية في المدينة واذا ما زادت الفترة فعلى التجار دفع ارضية قدرها  $1\frac{1}{4}$  قرش على كل علة من النفط في الشهر الاول وقرش واحد للشهر اللاحق (٢٦٧) و ١-٣٠ بارة في اليوم على الرزمة الاعتيادية من البضائع وضعف هذا المبلغ بالنسبة للرزم التي وزنها ١١٤ حقة وثلاثة اضعاف للرزم التي وزنها ٢٢٨ حقة واربعة اضعاف للرزم التي وزنها ٣٤٢ حقة (٢٦٨) وتعفى البضائع من رسم الارضية فيما اذا كان الغرض من ايداعها هو لاجل اعادة تصديرها ، اما اذا انزلت البضائع الى القوارب والسفن الصغيرة لغرض شحنها الى أعالي النهر فعلى تلك القوارب والسفن مغادرة الميناء في غضون ثلاثة ايام وان لم تفعل فعليها دفع رسم قدره خمسة قروش على كل صفيحة من النفط لكل يوم تأخر وان تأخرت

Basra C.T.R., 1905, pp. 6-7.

(٢٦٦)

Basra C.T.R., 1906, p. 8.

(٢٦٧)

Basra C.T.R., 1908, p. 10.

(٢٦٨)

كل حقة تساوى ٢٨٣ ليبرة = ٢٨٣٦ راكم • للتفاصيل انظر بحث الموازين الملحق رقم ١٤ •

لمدة اسبوع فعلى اصحابها دفع الرسوم الكمركية كاملة<sup>(٢٦٩)</sup> . و بعد اتمام الاجراءات يحق لاصحاب البضائع تسليم بضاعتهم ونقلها الى مخازنهم في قوارب صغيرة تحت اشراف بعض مستخدمي الكمارك يطلق عليهم اسم ( جمال باشي ) لقاء عمولة محددة بموجب تعريفات للبضائع المختلفة ، فعلى سبيل المثال كان يتم استيفاء رسم قدره ٤ آناات هندية عن كل صندوق شاي و ٦ - ٨ آناات عن كل بالة من اكياس الجوت و ٨ - ١٠ آناات على البالة من الخيوط القطنية و ١٢ آنة على الكيس الواحد من الرز ٠٠ الخ لقاء ايصال البضائع الى مخازن التجار وتفرغها هناك<sup>(٢٧٠)</sup> .

ومن الجدير بالذكر ان دائرة الكمرك كانت تتقاضى رسومها المختلفة سواء كانت الرسوم الكمركية او الارضية او الحمالية ٠٠ الخ بموجب تعريفات خاصة ، ويتم الدفع بالليرة العثمانية الذهبية و احيانا بالمجيدى الفضي والباون الانكليزي الذهبي والنقد الالمانى الذهبي ، مع الاخذ بنظر الاعتبار فرق العملة بموجب تقديرات دار الكمرك ، ولا تسلم البضائع الى اصحابها ما لم تؤخذ رسومها<sup>(٢٧١)</sup> .

كما ان الرسوم على سلعة معينة كانت تتفاوت من حين لآخر تبعا للاتفاقيات التجارية المعقودة بين الدولة العثمانية والدول الاخرى ووفقا لمواقف الدولة السياسية والعسكرية احيانا فمثلا ان الرسوم المفروضة

---

Basra C.T.R., 1960, p. 8. (٢٦٩)

Basra C.T.R., 1905, p. 7. (٢٧٠)

كل ١٦ آنة = روبية واحدة وهي عملة هندية وكل ١٥ روبية باون واحد  
(٢٧١) جريدة البصرة ١٣٠٧ ، العدد ١٠١ ، ٢٤ جمادى الآخرة ،  
١٣٠٩ هـ .

المجيدى الفضي = ٢٠ قرش صباغ ، التفاصيل في بحث النقود .  
الملحق رقم ١٣ .

على تصدير الخيل فى الظروف الاعتيادية كانت نفس الرسوم التي تفرض على صادرات الدولة الاخرى اى ٨٪ الا ان ظروف الحرب احيانا وحاجة الدولة الى الخيل كانت ترفع هذه الضريبة الى ١٠٠٪ من قيمة الحصان أو أكثر واحيانا يحظر تصديرها وكذلك الحال بالنسبة للحبوب في مواسم معينة \*

ولو قارنا الاوضاع العامة والسائدة فى ميناء البصرة مع بقية موانئ الخليج العربي لوجدنا ان البصرة رغم السليبات افضل حالا من باقي الموانئ ، فعلى الرغم من ان الضريبة الكمرية فى بوشهر قد تحددت بـ ٥٪ بموجب التعريفة الكمرية الايرانية (٢٧٢) الا ان حكاهم وشيوخ الموانئ الصغيرة على طول الساحل الايراني كانوا يبتزون الضرائب غير الرسمية من التجار لدرجة ان تلك الرسوم كانت تتضاعف (٢٧٣) \*

وان دائرة الكمر في المحمرة لم تكن بمستوى لائق بحيث تستطيع مواجهة متطلبات زيادة التجارة فى الميناء فلا ارسفة ولا مخازن ولا بنىة حديثة ومعدات للتفريغ والشحن وكان على السفن الانتظار فى منتصف النهر وتنقل السلع الى البر بواسطة السفن الصغيرة او الى البواخر النهرية التي تصعد فى الكارون مباشرة الى الاحواز (٢٧٤) وحتى عندما انجز بناء دائرة الكمر فى عام ١٩١٣ فانه لم يكن سع السلع المتزايدة

---

(IOR) Admin. Report Sels. India, 392, (٢٧٢)  
p. 13.

(IOR) V/23/47/sels. India, 207, Part, 3, (٢٧٣)  
Report on trade of Persian Gulf for the year  
1884, p. 42.

Arabistan C.T.R., 1913, p. 8. (٢٧٤)



وانما كانت تترك بعضها في العراق • (٢٧٥)

اما الادارة الكمركية في الكويت فكانت تدار محليا من قبل شيخها وعندما كانت الضرائب فيها ٢٪ لم تكن البواخر تقصدها بسبب صعوبة وصول السفن الى سواحلها ولشحة المنتجات المحلية فيها بحيث تشجع البواخر على التوجه اليها ، وانما كانت تعمل على بضائع التهريب مثل المهربة من العراق ابان فترات الحظر ، ولكن الضرائب ازدادت في العقد الثاني من القرن العشرين وأصبحت أكثر بالمقارنة مع الضرائب في ميناء البصرة وذلك لندرة العمال الذين يشتغلون في عملية التفريغ والشحن ونتيجة الظروف القاسية فيها لاقامة التجار • (٢٧٦)

أما في ميناء بوشهر فإن رئيس التجار فيها والحاكم المحلي كانوا يفرضان الرسوم الاضافية على التجار بالاضافة الى ظروف المدينة القسية وصعوبة اتصالها بالداخل بطرق آمنة • ويصح نفس القول على وضع الكمرك في ميناء بندر عباس ولكنه •

اما كمارك الساحل العربي ابتداء من القطيف الى مسقط فلم تكن لها أهمية تذكر • وهكذا يتضح من خلال هذا العرض بان ميناء البصرة كان متميزاً بين مواني الخليج العربي ، من حيث السعة والمنساح والعمران والانتاج الزراعي والخبرة التجارية والخدمات الكمركية •

---

Arabistan C.T.R., 1914, p. 7.

(٢٧٥)

Koweit C.T.R., 1913-1914, pp. 5-6.

(٢٧٦)

4

5

6

7

## **الفصل الثاني**

**الصراع العثماني البريطاني على الخليج العربي  
بين الحقوق الشرعية والمصالح الاقتصادية**

•

•

•

•

يتناول هذا الفصل الصراع العثماني البريطاني في منطقة الخليج العربي وشط العرب بقدر ما يتعلق الامر بالتجارة ونضطر احيانا قليلة الى سرد بعض الاحداث السياسية والعسكرية التي قد تبدو مطولة ، ولكنها ضرورية لتوضيح علاقة بعض مواني الخليج العربي بالبصرة من الناحية الادارية والقانونية والتي توضح بدورها علاقة البصرة بالخليج تجاريا وسياسيا ائذ ، لاسيما اذا علمنا بان كل تلك الاحداث كانت مكرسة لخدمة المصالح التجارية .

#### ١ - حملة الاحساء ورد الفعل البريطاني :

منذ ان استحصل الوالي مدحت باشا موافقة السلطات في اسطنبول على ارسال حملة الى الاحساء<sup>(١)</sup> ، كجزء من مشاريعه في بسط النفوذ

---

(١) للاستزادة عن اوضاع الاحساء الداخلية قبل عام ١٨٧١ وعلاقتها بالدولة العثمانية تاريخيا يراجع : جريدة الزوراء الاعداد : ١٢٦ ، ٢١ ذى الحجة ١٢٨٧هـ و ١٣٠ ، ٧ محرم ١٢٨٨هـ و ١٤٥ ، ١٠ ربيع الاول ١٢٨٨هـ . وكتاب العقود الدرية في تاريخ البلاد النجدية مخطوط في مكتبة الدراسات العليا ورقة ٨٧ .

(IOR) R/15/1/181, Persian Gulf Residency, Bushire.  
Jon Mardaville, The Ottoman Province of Al Hasa in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Journal of the American Oriental Society Vol.90, No. 3, July-September, 1970, pp. 486-513.

ابراهيم بن صالح بن عيسى ، كتاب عقد الدرر فيما وقع في نجد من الحوادث في أواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر ، حققه وعلق عليه ،

على المناطق التابعة للدولة اسما تعويضا لها عن الخسائر الاقليمية التي نالت عليها في اوربا<sup>(٢)</sup> ، ولقناعته التامة بتزايد اهمية الخليج للتجارية في أعقاب افتتاح قناة السويس ، أخذ يعمل بمنتهى السرية لاعداد الحملة<sup>(٣)</sup> . وارسل بعض ضباطه متنكرين بزى التجار الى نجد لابلاغ عبدالله بن فيصل بقرب وصول النجدة اليه ولاحصاء قوة سعود بن فيصل الذي نازع اخاه على الامامة ، وللإطلاع على طوبوغرافية المنطقة التي ستدور المعارك

---

عبدالرحمن بن عبداللطيف آل الشيخ ، الرياض ، ص ٦٢ . امين سعيد ، تاريخ الدولة السعودية ، المجلد الاول ، بيروت ١٩٦٤ ، ص ١٧٣ . صلاح الدين المختار ، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيها وحاضرها ، الجزء الاول بيروت ، ١٩٥٧ ، ص ٢١-٢٣ والدكتور السيد رجب حراز ، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب ١٨٤٠-١٩٠٩ ، القاهرة ١٩٧٠ . الدكتور عبدالعزيز نوار ، تاريخ العراق الحديث ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص ٤١٠-٤٤٣ .

(٢) الدكتور صلاح العقاد ، الاستعمار في الخليج « الفارسي » ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص ١٦٩ .

(٣) يذكر المؤرخ كيني (Kelly) ، اعتمادا على الوثائق الاولى ، بأن البريطانيين علموا بأنباء حملة الاحساء عندما أخبر الخديوى اسماعيل القنصل البريطاني العام في القاهرة عن تصميم الباب العالي على فرض سيطرة مباشرة في وسط وشرق شبه الجزيرة العربية وهو على وشك اعداد حملة لهذا الغرض وبصورة سرية في بغداد ، وقد طلبت وزارة الخارجية البريطانية من السفير البريطاني في اسطنبول التحقيق من ادعاء الخديوى كما ان حكومة الهند من جانبها طلبت من القنصل العام في بغداد (هربرت) القيام بتحقيق مماثل الا ان الاثنين اجابا بعدم وجود مايدل على تلك النوايا . وهذا الجواب يوضح منتهى السرية التي رافقت اعداد الحملة انظر :

J. B. Kelly, Britain and the Persian Gulf 1795-1880  
Oxford, 1968, p. 718.

عليها<sup>(٤)</sup> . واصدر اوامره بارسال خمسة افواج بقيادة نافذ باشا على ظهر البواخر النهرية من بغداد الى البصرة لتنقل من هناك بواسطة البواخر البحرية الى سواحل القطيف<sup>(٥)</sup> ولا بد لنا من الاشارة بان قناة السويس التي افتتحت عام ١٨٦٩ كانت قد قصرت المسافة بين اسطنبول والخليج وساعدت على سرعة ارسال الامدادات اللازمة للحملة ، واصبح في مقدور الدولة ارسال الحملات البحرية الى جانب الحملات البرية<sup>(٦)</sup> لاسيما بعد استفادتها من التنظيمات العسكرية التي اعقبت حرب القرم (١٨٥٣ - ١٨٥٦) حيث أصبح جيشها نظاميا مجهزا بالاسلحة الحديثة<sup>(٧)</sup> . ولكن رغم السرية التامة التي رافقت اعداد الحملة الا ان حكومة الهند اخذت تتلقى المعلومات عن انبائها من مصادرا متعددة نتيجة تحقيقاتها المستمرة وقوبلت تلك المعلومات بهلع في الهند وذلك خشية من التقارب الروسي العثماني الذي ازداد عمقا في السنين التي اعقبت حرب القرم والذي عبر عنه اتجسون (Aitchison) احد الدبلوماسيين الكبار في القسم الخارجي لحكومة الهند بقوله : « لقد غدا مفهومنا بصفة عامة منذ ان اشركنا العثمانيين بشؤون البحر الاسود بانهم اصبحوا على تفاهم تام مع روسيا اكثر مما كانوا عليه في السابق » . انني اعتقد ان فتح قناة السويس قد جعل من مصلحتنا ان نكون على علاقة حسنة وودية مع الدولة العثمانية عشر مرات اكثر من ذي قبل . وان الدولة العثمانية اقرب اليانا من ايران التي ابدت ميلا للانضواء

Ali Hayder, op. cit., p. 56.

(٤)

(٥) الزوراء العدد ١٣٦ ، ٢٨ محرم ١٢٨٨ هـ .

(٦) الدكتور عبدالفتاح ابو عليه ، الدولة السعودية الثانية (١٨٤٠-١٨٩١) الرياض ١٩٧٤ ، ص ١٦٦ .

(٧) قاسم ، المصدر السابق ، ص ١٧٤ .

## تحت هيمنة الروس \* (٨)

وكان مدحت باشا مدركا ان احتجاجات عالمية معينة ستثار كرد فعل لحملته وكان على يقين بان السياسة البريطانية التي غدت تتجاوب الى حد كبير مع حكومة الهند ستؤيد استقلال المشيخات العربية، وكان على علم بان اية محاولة جديّة ومنظمة لمنع استقلالها او ربطها بصورة دائمية بالامبراطورية العثمانية ستكون ضد الاهداف السياسية لحكومة الهند التي باشرت بتنفيذها في سواحل الخليج العربي ، ولكنه رغم ذلك ورغم تأييده اتمام مبدأ التحالف العثماني البريطاني لم يكن على استعداد للتضحية بمصلحة الدولة العثمانية في سبيل الحفاظ على ذلك التحالف<sup>(٩)</sup> \* اما الحملة من وجهة النظر البريطانية ، فأنها كانت بمثابة تهديد مباشر نفوذها في الخليج ولطمة عنيفة لسياستها في المنطقة \* لقد كتب مايو (Mayo) نائب الملك في الهند في هذا الصدد : « ان الحملة العثمانية ستضر بالمصالح التجارية البريطانية في المنطقة وتؤثر على مصالحنا في الهند واعتقد ان الباب العالي كسب الموقف من الناحيتين السياسية والتجارية وسيشجع ذلك انتجاح على كسب المزيد في المستقبل »<sup>(١٠)</sup> \* لذا طلب اللورد مايو من

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 67.

(٨)

Ravinder Kumar, Anglo-Turkish Antagonism in the Persian Gulf, Islamic Culture, Vol. XXXVII, No. 2, April, 1963, p. 101.

وقد ترجم هذا البحث الى اللغة العربية من قبل الاستاذ سليم طه التكريتي ونشر في مجلة الاقلام ، السنة الاولى ، الجزء الثاني عشر ، آب ١٩٦٥ ، صص ٢١-٧ .

Ali Haydar, op. cit., pp. 56-57.

(٩)

Kelly, op. cit., p. 731.

(١٠)



الحكومة البريطانية ان تحصل من الباب العلى على أمر بلغاء ايجملة \*  
واذا ما اخفقت في ذلك فعليها ان تحصل منه على تأكيد بعدم استئناف  
المعارك في البحر مرة اخرى<sup>(١١)</sup> \* وفي هذا الصدد يذكر هربرت القنصل  
البريطاني العام في بغداد : « ان الحملة التي ارسلت الى الخليج سوف  
لا تستهدف اكثر من الاحساء بناءً على تأكيدات تلقاها من الوالي مدحت  
باشا الذي ناقش الامر معه »<sup>(١٢)</sup> \* ويظهر قلق بريطانيا على مصالحها  
الاقتصادية في المنطقة من تصريحات ( اتجسون ) السكرتير الخارجي  
لحكومة الهند عندما يقول : « ان عملية نقل التجارة البرية من اصيلين الى  
« أوروبا » عبر روسيا قد دمرت عندما فتحت قناة السويس ، وانا اعتقد بأن  
الروس سيحاولون عاجلاً أم آجلاً الحصول على ميناء في الخليج العربي  
لاغراض تجارتهم ، آتئذ سنصبح وجها لوجه امام قضية عظمى لا تقبل  
خطورة عن حملة نجد ، وقبل ان يحدث ذلك علينا ان نحسن وضعنا في  
الخليج وتقويه ونرسخ اقدامنا فيه ، كما يجب ان نزول وعلى الفور كل  
اسباب السخط بيننا وبين الدولتين العثمانية والایرانية ، كما ان مناقشاتنا مع  
هاتين الدولتين يمكن ان تأخذ طابعا سلميا ووديا ويمكن ان تؤدي الى نتيجة  
لصالحنا ولكن يجب ان يتم كل ذلك بسرعة قبل ظهور قوى اوربية جديدة  
في منطقة الخليج<sup>(١٣)</sup> » \*

وفي الوقت الذي نشطت فيه الدبلوماسية البريطانية وجندت كل  
امكانياتها السياسية لكسب الموقف لصالح الاحتكارات التجارية في المنطقة ،  
كان الفوج الثالث العثماني قد تحرك من بغداد في اواخر نيسان ١٨٧١

---

Kumar, op. cit., p. 101. (١١)

(IOR) L/P&S/20/C238,p.45. (١٢)

(IOR) L/P&S/20/C238, p.67. (١٣)

على ظهر الباخرة ( انوصل ) قاصدا البصرة ليتجه من هناك الى الخليج العربي وتبعه فوجان آخران بعد عدة ايام على ظهر الباخرة (ديالى)<sup>(١٤)</sup> واللتان الملحقان بها <sup>(١٣)</sup> . ولم يمض سوى اسبوع من الوقت حتى تجمعت الحملة في البصرة وتم نقل افراد الجيش الى ظهر البواخر (بورصة) و ( نينوى ) <sup>(١٦)</sup> و ( انور ) <sup>(١٧)</sup> «الوس» وعدد من السفن الشراعية<sup>(١٨)</sup> . وباخرة خشبية قديمة تابعة للاسطول العثماني تسمى «خوجة بك»<sup>(١٩)</sup>

---

(١٤) باخرة بريطانية قديمة كانت تسمى Gogra اشتراها مسعود بك من بومباي بناء على طلب مدحت باشا بمبلغ ٦٥ ألف روبية مع جنيبتين (دوبتين) وقد غرقت احدى جنيباتها قرب جزيرة خارج ولكنها انتشلت من البحر بمساعدة البحرية البريطانية .  
Diary, No., 8, 19, April, 1870 and No. 9, 19 Nov. 1870.

(١٥) الزوراء ، ١٣٧ ، ٢ صفر ، ١٢٨٨هـ / نيسان ١٨٧١ .  
(١٦) باخرة بريطانية قديمة كانت تسمى في السابق ( اليزابت ) اشتراها مدحت باشا من بريطانيا ووصلت البصرة بتاريخ ١٦ حزيران ١٨٧٠ وتم فحصها واستلامها من قبل متصرف بغداد شاكر بك وعدد من المهندسين ، أنظر :  
Diary, No. 8, 16, June, 1870 and No. 9, 4 April, 1871.

(١٧) وهى باخرة بريطانية قديمة أيضا كانت تسمى في السابق (فوكس) اشتراها مدحت باشا للاحاقها بالاسطول التجارى العثماني .  
Diary No. 10, 7 Sept. 1872.

(١٨) الزوراء ، ١٤٣ ، ٢٣ صفر ١٢٨٨هـ و ١٤٦ (٣ ربيع الاول)، ١٢٨٨هـ .  
الزوراء ، ١٤٦ ، (٣ ربيع الاول) ١٢٨٨هـ ورد سهوا في الطباعة ٣ صفر .

(١٩) الزوراء ، ١٤٤ ، ٢٦ صفر ، ١٢٨٨هـ .  
Kelly, op. cit., p. 721.

مزودة بـ ١٨ مدفعاً<sup>(٢٠)</sup> . وقد غادر الاسطول برمته عدا الباخرة (الوس) التي اضطرت الى البقاء في البصرة<sup>(٢١)</sup> ، لترميمها على ان تلتحق بالحملة بعد ذلك ، ومن جهة اخرى كانت السلطة العثمانية في البصرة قد حشدت عددا كبيرا من افراد عشائر الكويت والمنتفك وعزله الذين كانوا على اهبة الاستعداد في اطراف البصرة في انتظار وصول الجيش النظامي حيث التحقوا معه لمحاربة سعود<sup>(٢٢)</sup> . ويذكر (زنوبودا) في يومياته بان جيشا عثمانيا من العشائر توجه برا الى نجد عن طريق الزبير وآخر عن طريق البحر الى الاحساء والقطيف<sup>(٢٣)</sup> . كما أن المقاتلين من عشيرة عنزة بقيادة عبدالمحسن الهذال تقدموا باتجاه نجد والتقوا في اطرافها بجماعة من عشيرة المطير الموالية لسعود وافلحوا في نهب جماها وخيولها<sup>(٢٤)</sup> في الوقت الذي وصلت الحملة العثمانية الى الكويت في مايس ١٨٧١ ومكثت هناك يوما<sup>(٢٥)</sup> ، ريثما اشترك الكويتيون في قوتين اهداهما بحرية والاخرى برية كانت الاولى بقيادة شيخ الكويت عبدالله الصباح<sup>(٢٦)</sup> ، وقوامها ثمانين سفينة بين صغيرة وكبيرة<sup>(٢٧)</sup> والثانية تولى قيادتها مبارك

---

Kelly, op. cit., p. 721.

(٢٠)

(٢١) الزوراء ، ١٤٤ ، ٢٦ صفر ١٢٨٨ هـ .

(٢٢) الزوراء ، ١٤٠ ، ١٢ صفر ١٢٨٨ هـ .

Diary, No. 9,11 May, 1871.

(٢٣)

(٢٤) الزوراء ، ١٤٣ ، ٢٣ صفر ١٢٨٨ هـ .

(٢٥) الزوراء ، ١٤٧ ، ٧ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ .

(٢٦) سيف مرزوق الشملان ، من تاريخ الكويت ، الطبعة الاولى ،

مطبعة النهضة في مصر ، القاهرة ، ١٩٥٩ ، ص ١٣٦ .

(٢٧) العزاوي ، المصدر السابق ، ح ٧ ، ص ٢٥٨ .

الصباح اخو شيخ الكويت وأستأنفت الحملة سيرها برا وبحرا بنجاح القطيف<sup>(٢٨)</sup> . وفي ٢٥ مايس ١٨٧١ وصل الجيش الى سواحل القطيف ونزلت القوات في رأس التنورة على الأرض المواجهة لبحرين تماما<sup>(٢٩)</sup> وغادرتها ليلا الى العقير<sup>(٣٠)</sup> . لقد جسدت هذه الحملة لحكومة الهند خطورة تعاون العشائر العربية مع الدولة العثمانية فبادرت منذ ذلك الحين وبكل خبرتها على خلق الظروف المناسبة لاضعاف ولاء تلك العشائر لدولة العثمانية وخلق الفرة بينهما واوعزت الى ممثلها في البصرة روبرتسون (Robertson) بعزز صداقته مع شيخ الكويت وشيخ منتفك وشيوخ انزير ووجوه البصرة وهنا ما حدث فعلا في الحقة اللاحقة كما توضيحها مجموعة الرسائل الودية المتبادلة بين شيوخ العشائر وكبار التجار ووجوه البصرة وبين روبرتسون اقنصل ابريطاني فيها وفي بعضها افشاء لاسرار الدولة العثمانية<sup>(٣١)</sup> .

---

(٢٨) الزوراء ، ١٤٧ ، ٧ ربيع الاول ١٢٨٨ ، ومحمد بن عبد الله بن عبد المحسن الاحسائي ، تحفة المستفيد بتاريخ الاحساء في القديم والجديد ، أشرف على طبعه وعلق عليه حمد الجاسر ، القسم الاول ، الطبعة الاولى ، مطابع الرياض ، ١٩٦٠ ، ص ١٧١ .

Kumar, op. cit., p. 102. (٢٩)

(٣٠) تقع على الساحل وهي مرفأ ثلسفن وتعتبر ميناء الهفوف ( الاحساء ) .

الزوراء ، ١٤٩ ، ١٤ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ .  
(٣١) (PRO) FO/602/54, File No. 7 old Friendly letters form the Sheikhs of Mohamerah and Kuwait etc.

الرسائل مؤرخة من ٧ شوال ١٢٨٩ / تشرين الثاني ١٨٧٣ الى ٣٠ شوال ١٢٩٠ / ١٨٧٤ ورسائل الشيوخ والتجار الى روبرتسون باللغة العربية الركيكة وفي رسائل ناصر باشا السعدون وقاسم الزهير .  
تفاصيل عن سياسة الدولة العثمانية .

ومن جهة اخرى استخدمت بريطانيا كل ثقلها السياسي عن طريق مقيميها في الخليج العربي ( بلي ) لمنع شيخ قطر من اعلان تبعيته للدولة العثمانية<sup>(٣٢)</sup> لاسيما بعد ان ابدى رغبته في امشاركة بثلاثمائة سفينة لنصرة الجيش العثماني<sup>(٣٣)</sup> أما المصادر البريطانية فأنها تشير الى ان نافذ باشا قائد الحملة هو الذي الح على ( جاسم بن محمد ال ثاني ) ابن شيخ قطر لقبول السيادة العثمانية مستهدف من وراء طلبه ذلك المساس بنطاق النفوذ البريطاني في الخليج العربي<sup>(٣٤)</sup> . اما من جهة العمليات العسكرية الداخلية فان افوج الثالث استطاع دخول قلعة القطيف وتم القاء القبض على قائدها عبدالعزيز السديري وارسل مخفورا على ظهر الباخرة ( بورصة ) الى البصرة ليرسل من هناك الى بغداد . وكان انهدف الآخر للعمليات العسكرية هو التوجه الى قلعة الدمام لانتقاد محمد بن فيصل الذي كان اسيرا فيها ، وقد استسلمت القلعة ودخلها الجيش العثماني واستولى على مدافعها الثلاثة وعلى كميات اخرى من الاسلحة والعتاد كما افلح في فك اسر محمد<sup>(٣٥)</sup>

---

(٣٢) (IOR) L/P&S/20/238, p. 49.

(٣٣) الزوراء ، ١٥٠ ، ١٧ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ .

(٣٤) Kumar, op. cit., p. 103.

(٣٥) الزوراء ، ١٥٣ ، ٢٨ ربيع الاول ١٢٨٨ / ١١ حزيران .  
والعدد ١٦٠ ، ٢١ ربيع الثاني ١٢٨٨ . ومما يلفت النظر ان المعلومات التي وردت في رسالة هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد المؤرخة في ٢١ حزيران ١٨٧١ المرسلة الى السفير البريطاني في اسطنبول كانت مقاربة لما نشرته جريدة الزوراء الصادر في بغداد في ١١ حزيران اي قبل ان يكتب تقريره . وربما كان يستقي معلوماته من الجريدة أو ان ماكانت تنشره الجريدة من أنباء كانت دقيقة بحيث جاءت المعلومات متطابقة .

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 44.

وعاد الجيش الى القطيف منتصراً<sup>(٣٦)</sup> ومن جهة اخرى كان عبدالله بن فيصل قد التحم مع مقاتلي شقيقه سعود في معركة بالقرب من الرياض اندحر فيها الاول وفر الى صفوف العثمانيين في الهفوف واخذ يحرضهم على قتال اخيه الامر الذي ادى بنافذ باشا الى توجيه حملة الى سعود واستطاع دحره ولكنه لم يعين عبدالله حاكماً على الرياض وانما عين عمه عبدالله بن تركي<sup>(٣٧)</sup> . بصورة مؤقتة ريثما تتم الاجراءات للاحاق نجد بالدولة . اما سعود فانه استطاع الهرب من الرياض ولجأ الى عشيرة العجمان<sup>(٣٨)</sup> وقد استمرت الدولة العثمانية في تعزيز حملتها الى الاحساء وارسلت باخرتين آخريين احدهما تدعى لبنان والثانية الاسكندرونة<sup>(٣٩)</sup> وهما محملتان بالمدافع الحديثة والعتاد اللازم للفرقة السادسة العثمانية<sup>(٤٠)</sup> . وظلت الباخرة (نينوى) تنقل بين البصرة والقطيف لامتداد الجيش المربط في نجد بما يحتاج اليه من تموين<sup>(٤١)</sup> . ثم الحقت بها الباخرة (نجد)<sup>(٤٢)</sup>

---

(٣٦) لقد ارخ الفتح عدد من الشعراء منهم السيد احمد الرشدي عندما قال :

وقد فتحت نجد دعا السعد ارحوا      لقد جاء نصر الله يزهر بالفنح

الزوراء ، ١٥٨ ، ١٥ ربيع الثاني ١٢٨١ هـ .  
Kumar, op. cit., p. 103. (٣٧)

(٣٨) الزوراء ، ١٨٦ ، ٢٥ رجب ١٢٨٨ هـ .  
(٣٩) الزوراء ، ١٦٨ ، ٢١ جمادى الاولى ١٢٨٨ هـ ترد أحسانا الاسكندرية .

(٤٠) الزوراء ، ١٧٩ ، رجب ١٢٨٨ هـ .  
(٤١) الزوراء ، ١٧٠ ، ٢٨ جمادى الاولى ١٢٨٨ هـ ، والعدد ١٨٠ ، ٤ رجب ١٢٨٨ هـ /

(٤٢) كانت في الاصل باخرة بريطانية تسمى (Snipe) طولها ٢١٥ قدم وعرضها ٣٠ قدماً وقوة محركها ١٥٠ حصان تحتاج الى =

للقيام بنفس المهمة فيما بعد<sup>(٤٣)</sup> . وعندما اقتضى الامر تبديل فوج من  
اجيش المرباط في نجد ارسل بدله من بغداد الفوج الثاني من سرية المشة  
الاولى على ظهر البواخر العتدة للادارة النهرية العثمانية الى البصرة ليم  
نقلها من هناك الى القصيف واستمرت الدوة تعزز حامياتها في شتى انحاء  
نجد وتجرى عليها التغييرات اللازمة كلما اقتضت الحاجة الى ذلك وقد  
ارسلت فوجا جديدا الى الاحساء من بغداد على ظهر الاشلب البخاري  
( تلغفر ) وكانت تلك اولى رحلات هذه البخرة في نهر دجلة بين بغداد  
والبصرة<sup>(٤٤)</sup> . وفي نهاية عام ١٨٧١ كانت مجموعة من البواخر العثمانية  
الحرية المزودة بالمدافع الحديثة في مياه الخليج العربي الامر الذي ادى الى  
قلق الاوسط التجارية البريطانية في المنطقة واهلها على مصالحها ، لذا  
تابعت التقارير والمذكرات من المقيم البريطاني في منطقة الخليج ، المناطق  
باسم تلك الاوساط على حكومة بومباي ومن هذه الاخيرة الى وزارة الهند ،  
ونشط الدبلوماسيون في وزارة الخارجية البريطانية واعزوا الى سفيرهم  
في اسطنبول ليقدم احتجاجا الى وزارة الخارجية العثمانية على تواجد  
الاسطول الحربي العثماني في مياه الخليج ، وكان جواب وزير الخارجية

---

عمق تسعة أقدام من المياه ، اشتراها مدحت باشا بعد عودته من الاحساء  
لتعمل في البصرة والقطيف بمبلغ ٨٨٠ باون استرليني وقد دفع ثمنها من  
فضلة واردات نجد لعام ١٢٨٧ المالية ١٨٧١م انظر : الزوراء ، ٢٠٨ ،  
١٨ شوال ١٢٨٨ هـ .

Diary, No. 11, 9June, 1872.  
(IOR) L/P&S/20/C238, p. 49.

(٤٣) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ / والعدد ٢٥٥ ،  
٩ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ .

(٤٤) الزوراء ، ١٩٠ ، ١٠ شعبان ١٢٨٨ هـ .

عثماني على مذكرة السفير البريطاني : « ان البصرة كانت دائما ولا تزال قاعدة بحرية عثمانية وان عدد البواخر التي تعمل حاليا على طول الساحل العربي من الخليج هي سبع ، اثنتان منها عاطلتان في الوقت الحاضر ومتوقفتان في حوض السفن العائد لحكومة الهند » (٤٥) .

ومن الجدير بالذكر ان هذه البواخر التي اشغلت في هذه الفترة في شؤون الحملة كانت تعود الى الشركة التجارية العثمانية للنقل البحري وانهرى عاملة بين بغداد والبصرة من جهة وبين ابصرة ومواني الخليج العربي والبحر الاحمر واسطنبول والمواني الاوربية من جهة أخرى ، وان توقفها عن العمل سبب اضرارا بالغة للتجارة العثمانية عامة وتجارة البصرة خاصة ، حيث تكدست البضائع المستوردة في ارصفت البصرة مثلما تراكمت اكوام الجيوب على طول نهر دجلة في انتظار ابواخر التي تنقلها الى البصرة ، في الوقت الذي انفردت فيه شركة لنج للنقل النهري في ميدان التجارة الداخلية . وحققت ارباحا طائلة في تلك الفترة على حساب غريماتها « شركة عمان العثماني » (٤٦) . ولو قدر للحملة ان تحقق اهدافها المرسومة في بسط السيادة العثمانية على (نجد) (٤٧) وتقليص النفوذ البريطاني في الخليج لمان الامر ، ولكن الاوساط الرأسمالية البريطانية كانت على علم تام بان نجاح العثمانيين في السيطرة على رأس الخليج العربي يعني نهاية لمصالحهم ونفوذهم في الخليج ويتضح ذلك جليا في تقرير

(IOR) L/P&S/20/C238,p.67.

(٤٥)

(٤٦) عن نشاط شركة لنج و « شركة عمان العثماني » انظر الفصل

الثالث .

(٤٧) المقصود هنا الاصطلاح العثماني الذي اشارت اليه جريند

الزوراء والذي يشمل ساحل الاحساء والبحرين . الزوراء ١٤٥ ، ١٠ ربيع الاول ١٢٨٨ .



الاميرال (Cockburn) عندما يقول : « ان العثمانيين تأثروا كبيرا ليس على المسلمين في شبه الجزيرة العربية فحسب وانما على مسلمي المقاطعات الهندية وان الفرد المسلم أخذ يعتقد اخيرا بانه يجب ان يستعيد قوته وسطوته ان لم يكن ذلك في اوربا ففي آسيا على الاقل وانا اعتقد ( والكلام للاميرال ) بصورة جازمة بان الروس والعثمانيين يعملان بتفسيق تام في هذا الخصوص<sup>(٤٨)</sup> . لهذا استخدمت حكومة الهند المثلة للاوساط الرأسمالية كل ما في حقيقتها من مناورات واستخدمت سلاح المال والقروض والتهديد والوعيد مع مختلف الاوساط حتى افلحت في تميع الحملة وتحجيمها بل وتحويلها الى عبء ثقيل على كاهل الميزانية العثمانية لاسيما بعد عزل مدحت باشا من ولاية بغداد لوشاية بعض الوجهاء من العوائل العراقية المقربة من الباب العالي والمرتبطة مصالحها بالتجارة البريطانية ، ولان الدولة بسبب من مشاكلها الداخلية والضغط الخارجي لم تكن قادرة على الاستمرار في نهجها الى النهاية لتحقيق كامل اهدافها حيث واجهتها عوائق متعددة منها ما يتعلق بالوضع الاستراتيجي المعقد لسواحل الخليج وما واجهتها البواخر العثمانية من صعوبات جمة للوصول الى المواني في سواحل الاحساء لضحالة امياه هناك ، وقد تضررت كثيرا من تلك البواخر وسارعت اسولة الى شراء بواخر خاصة تلائم الخليج وسواحله الضحلة باسعار عالية في بعض الاحيان في الوقت الذي لم تكن تملك الامكانيات اللازمة لذلك معتمدة على ايرادات المنطقة نفسها التي كانت هي الاخرى شحيحة كما ان تخلف الدولة مع عشائر الكويت والمنتفك وغنزه لم يكن مضمونا دائما لان تيجالاف هذه

---

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 65.

(٤٨)

العشائر وشيوخها كان منوطا بالمصالح الآنية التي يحققونها<sup>(٤٩)</sup>، أما بريطانيا فأنها استفادة من اخطاء الحملة العثمانية وعادة من جديد لتمارس نفوذها في المنطقة يساعدها تمرسها في فهم طبيعة العشائر واخذت تتعامل معهم على اساس ذلك الفهم بصبر وتروى لكي تحقق ما تريد باقل التكاليف •

## ٢ - الصراع الداخلي في نجد :

لو اردنا متابعة مصير الحملة العثمانية الى الاحساء يجب علينا الاشارة الى رغبة مدحت باشا الملحة بالتوجه الى هناك عقب الانتصارات التي حققتها الحملة في اقليم نجد وفي الوقت الذي كان على اهبة الاستعداد للتوجه الى الاحساء ، وصلته اخبار من كرد باشا حاكم ديار بكر مفادها ان ان عبدالكريم احد شيوخ شمر قام بحركة تمرد في اطراف اورفا<sup>(٥٠)</sup> وجاء حركته متفقة مع الانتصارات العسكرية التي حققتها الحملة العثمانية ، ومع عزم مدحت باشا على التوجه الى نجد لاجراء بعض التنظيمات الادارية الكفيلة باستمرار السيادة العثمانية في المنطقة ، ربما كان الدافع وراء تحريك تلك العشائر اجبار الوالي على سحب قسم من قواته من نجد لمواجهة التمرد في الداخل الا ان مدحت باشا وجه همه لاختاد تلك الحركة وافلح في

---

(٤٩) لقد كتب هربرت القنصل العام في بغداد بتاريخ ٢١ آب ١٨٧١ بان الشيخ فالح بن ناصر باشا السعدون قد عاد من الاحساء ويتوقع عودة منصور بك وسليمان الزهير شيخ الزبير ومحمد سعيد اخو عبدالرحمن النقيب وسيبقى نافذ باشا لوحده •

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 45.

Ali Hayder, op. cit., pp. 57-58.

(٥٠)

القاء القبض على الشيخ المذكور<sup>(٥١)</sup> حيث اصدرت المحكمة في بغداد حكماً باعدامه<sup>(٥٢)</sup> . وحال انتهاء الوالي من اخماد تلك الحركة توجه الى البصرة ووصلها في ٢١ شعبان ١٢٨٨ هـ / تشرين الثاني ١٨٧١<sup>(٥٣)</sup> ثم غادرها الى القطيف حيث وصلها في اول رمضان ١٢٨٨ هـ / تشرين الثاني ١٨٧١ وبعد تسوية امورها توجه الى الاحساء<sup>(٥٤)</sup> (الهفوف) ووصلها يوم ٢٧ تشرين الثاني ١٨٧١<sup>(٥٥)</sup> وقرر اعفاء اهله من كل الضرائب عدا ضريبة العشر<sup>(٥٦)</sup> وهذا يدل على بعد نظر مدحت باشا وادراكه لطبيعة المنطقة ومشاكلها والامور الكفيلة بابقائها موالية للدولة ، وبادر الى تشكيل متصرفية نجد التي شملت اقصية قطر والمبرز والقطيف والهفوف وانيطت ادارتها بנافذ باشا . اما قائممقامية قطر فقد احيلت الى شيخها وحاكمها جاسم بن محمد ال ثاني وقائمقامية القطيف الى علي بك قائممقام سامراء سابقاً وقائمقامية المبرز الى طالب أفندي مدير مال القطيف<sup>(٥٧)</sup> .

---

(٥١) لقد فر عبدالكريم الى جبل شمر في نجد ولكن مدحت باشا كتب الى ابن رشيد يطلب منه عدم ايوائه ولما لم يجد ملجأ له هناك توجه الى المنتفك الا ان ناصر باشا السعدون بأمر من الوالي القسي القبض عليه وأرسله الى بغداد وهو جريح .  
 مجلة اليقين ، الجزء الخامس ، جمادى الثانية ، ١٣٤٢ ، ص ٣٥٥ .  
 (٥٢) جريدة الزوراء ١٩٤ ، ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ .  
 (٥٣) نفس المصدر .

(٥٤) الزوراء ، ٢٠١ ، ١٩ رمضان ، ١٢٨٨ . كثيراً ما يقال الاحساء ويراد بها الهفوف وهي مركز اللواء ، محمد رؤوف الشيلخي ، مراحل الحياة في الفترة المظلمة وما بعدها ، ح ٢ ، البصرة ، ١٩٧٢ ، ص ٢٨٤ .  
 (٥٥) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 48.

Ali Haydar, op. cit., p. 59. (٥٦)

(٥٧) الزوراء ٢٠٩ ، ٢١ شوال ، ١٢٨٨ هـ .

ومما يجدر ذكره ان السلطات العثمانية اللاحقة في ساحل الاحساء فرض ضرائب متعددة عليهم مما ادى تدمير القبائل من امعبء المالي الثقيل الذي فرض عليهم نتيجة الوضع الجديد • واضطر السلطات العثمانية في ايلول ١٨٧٣ إرسال المزيد من القوات على ظهر الباخرة ( عثمان )<sup>(٥٨)</sup> لتعزيز حاميها في الاحساء<sup>(٥٩)</sup> • وفي عام ١٨٧٤ شعرت الدولة العثمانية بانها لا تستطيع الاحتفاظ بقواتها هناك لذا قررت سحبها<sup>(٦٠)</sup> وعلى ان تحل محلها قوات محلية يقوم بمهمة اعدادها وتجنيدتها بزيع بن عريعر شيخ عشائر بني خالد<sup>(٦١)</sup> • الذي عين حاكما على الهفوف ولكن التدمير تحول تدريجيا في الاحساء الى حركة معارضة في اواخر ذلك العام ضد الحاكم العثماني الجديد<sup>(٦٢)</sup> تلك الحركة التي استغلها عبدالرحمن بن فيصل من مكان اقامته المؤقتة في البحرين حيث كانت الدولة العثمانية قد اطلقت سراحه من سجنه في بغداد • واخذ يرسل سرا شيوخ العشائر في الاحساء وعندما

(٥٨) FO/195/1030, From British Conc. Cel. Baghdad (Herbert) to H.B.M Ambassador at Constantinople, No. 60, 29th, Dec. 1873.

(٥٩) FO/195/1030, from Herbert B.C.G. at Baghdad to Elliot H.B.M. Ambassador at Constantinople, No. 47, 29th Sep. 1873.

(٦٠) عندما تم سحب الجيش كان في حالة اعياء شديد من جراء فتك الامراض به ولطبيعة المنطقة القاسية • انظر :

(PRO) FO/195/1030, From Herbert B.C.G. at Baghdad to H.B.M'S Ambassador at Constantinople (H. Elliot), No. 3, 14th Jenuary, 1874.

Kelly, op. cit., p. 757. (٦١)

(٦٢) الزوراء ، ٤٢٢ ، ١١ محرم ١٢٩١ هـ •

تأكد له ولاء بعضهم وتأيدهم لزعامته توجه على رأس خمسمائة من عشائر البحرين الى العقير وفيها قاد جمع من عشائر العجمان واتجه بهم الى القطيف ومنها الى الهفوف<sup>(٦٣)</sup> للاطاحة بحاكمها بن يع \* وتأكد لدى السلطات العثمانية في البصرة بأن الحركة التي قام بها عبدالرحمن بن فيصل كانت بتأييد وتشجيع من البريطانيين الذين امدوه بالسلاح والرجال عن طريق شيخ البحرين الموالي لهم \* وينفي هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد ذلك ويعتبره « اشاعة » روجها عمر باشا مدير الشؤون الملاحية في البصرة والذي ينعته ( بالمرتد الروسي ) الذي قصد من اشاعته ( على حد تعبير هربرت ) الى توريط البحرين وجرها الى مشاكل ساحل الاحساء ومن ثم خلق المبررات لتوجيه الحملة الى البحرين<sup>(٦٤)</sup> \* الا ان رد الفعل العثماني للحركة كان سريعا حيث امر والي بغداد رديف باشا قائد البصرة ( نجد ) لنقل فوج من المشاة على جناح السرعة وامر الباخرتين ( بورصة ) و ( الاسكندرونة ) بالاستعداد للتوجه الى هناك كما كلف ناصر باشا السعدون رئيس عشائر المنتفك ومتصرفها<sup>(٦٥)</sup> بالتوجه على رأس حملة الى الاحساء لاعادة بنيع الى منصبه<sup>(٦٦)</sup> \* واعتبرت حكومة الهند القصد من قرار ولاية بغداد ارسال ناصر باشا السعدون هو توسيع الحكم العثماني في منطقة الخليج واحتواء المشيخات العربية في الساحل العماني واخذت تثير مخاوف الشيوخ في المنطقة من الاحتلال العثماني المرتقب والتي كانت في الحقيقة

---

(٦٣) (PRO) FO/195/1030, From Herbert to Elliot, No. 67, 18th Nov. 1874.

(٦٤)

Kelly, op. cit., p. 762.

(٦٥)

يسميه كلى متصرف البصرة والصحيح متصرف المنتفك في هذا التاريخ  
(٦٦) (IOR) L/P&S/20/C243, p. 9.

هي مخاوف حكومة الهند كما استغلت سليات حكم ناصر باشا في الاحساء لاسيما اباحتها مدينة الهفوف ثلاثة ايام لافراد عشيرته وللمجنود العثمانيين ، ولما حول ناصر باشا مراسلة شيوخ الساحل العماني وقبائلها لاستمالتهم الى جانب الدولة العثمانية هوت بريطانيا الاخطار التي ستصيبهم من جراء التبعية ونتيجة لتلك الانار كتب شيخ ( ام القوين ) احد شيوخ الساحل العماني الى المقيم البريطاني في الخليج يظهر مخاوفه من الوضع الجديد في الاحساء وتبعه شيوخ آخرون بايحاء من حكومة الهند ووكلائها في المنطقة وبموجب خطة مرسومة مسبقا \* ولكي يظهر المقيم البريطاني في الخليج نفسه بمظهر الفارس المنقذ والمحمي الشرعي بادر الى تطين اولئك الشيوخ بان حكومته ملتزمة بنود الاتفاقيات المعقودة معهم (٦٧) .

وبعد ان اقلع ناصر باشا السعدون في اخمداد حركة المعارضة بادر الى تعيين ابنه مزيد باشا متصرفا للاحساء بدلا من الحاكم السابق بزيغ الذي كان مريضا (٦٨) \* اما عبدالرحمن ابن فيصل فقد وجهت اليه حملة قوامها (١٠٠٠) الف جندي بقيادة رضا بك ولكنه تمكن الفرار الى الرياض قبل دخول الجيش العثماني الى الهفوف (٦٩) \* وفي الرياض وجد اخاه سعودا مريضا ولم يلبث ان توفي في عام ١٢٩١/١٨٧٥ (٧٠) \* وتولى الامامة بعده ، وسنوالي تتبع احوال نجد بقدر ماله علاقة بالصراع البريطاني العثماني وماله

---

(٦٧) (IOR) L/P&S/20/C243, pp. 9-10.

(٦٨) الزوراء ، ٥١٤ ، ٧ محرم ١٢٩٢ هـ .

(٦٩) (PRO)/FO/1030, From Herbert to Elliot  
No. 75, 29th, Dec. 1874.

(٧٠) (IOR) L/P&S/20/C338, p. 53; Kelly, op.  
cit., p. 763.

يحدد وفاته يوم ٢٥ كانون الثاني ١٨٧٥ بمرض الجدري .

من تأثير على الاوضاع التجارية في منطقة الخليج ضمن عرضنا للصراع بين  
ال رشيد القوة الجديدة في نجد وبين آل سعود •

### ٣ - الصراع بين آل رشيد وآل سعود :

خلال الفترة ١٨٧٦ - ١٨٧٧ استمرت الاضطرابات في نجد بضمنها  
اقليم الاحساء واستغلها محمد بن عبدالله بن رشيد<sup>(٧١)</sup> لتوسيع نفوذه في  
المنطقة<sup>(٧٢)</sup> • وفي عام ١٨٧٨ تجددت حركة ال سعود للاستحواذ على  
الاحساء ولكن الدولة العثمانية ارسلت الجنود لتعزيز حاميته هناك<sup>(٧٣)</sup>  
وارسلت الباخرة الاسكندرونة من البصرة وهي تحمل اربعمائة جندي الى  
الاحساء لقمع الحركة<sup>(٧٤)</sup> ومن جهة أخرى كان الكولونيل نيكسون  
التنصل البريطاني العام في بغداد يراقب الاحداث وتوجه على ظهر الباخرة  
« كوميت » من بغداد الى البصرة ليكون على مقربة من احداث الاحساء  
ويدعي زفوبودا بان البريطانيين عرضوا المساعدة على سلطات البصرة لقمع  
الحركة هناك الا ان العثمانيين رفضوا ذلك العرض<sup>(٧٥)</sup> •

---

(٧١) ترجع اماره آل رشيد الى مؤسسها عبدالله بن علي بن رشيد  
الذي كان صديقا مقربا لفیصل بن تركي الذي عينه أميرا على جبل شمر  
عام ١٨٣٥ • ان سرد التفاصيل عن هذه الامارة ليس من اختصاص هذا  
البحث وكل ما يهمنا معرفته عن هذه الامارة هو مدى ارتباطها بالقوى  
المتنازعة في المنطقة وتأثير ذلك النزاع على التجارة في الخليج والقارىء  
المهتم يستطيع الاستفادة من مؤلف الدكتور أبو علي ، المصدر السابق ،  
ص ١٧٧-١٩٦ •

J.B. Philby, Arabia, London, 1930, pp. 128-159.

(٧٢) العقود الدرية ( مخطوط ) ورقة ٩٠ •

Diary. No. 20, Ist. October, 1878. (٧٣)

Diary, No. 20, 9 November, 1878. (٧٤)

Diary, No. 20, 24 November, 1878. (٧٥)

وحتى عام ١٨٨٣ كانت المنازعات والغزوات العشائرية مستمرة في نجد بين آل رشيد وال سعود وهناك تفصيلات للمعارك بين الطرفين مدونة في اليوميات اسيسية للمقيم البريطاني في بوشهر ولكن لا يبدو من خلالها ميلا او تأييدا في هذه الفترة لاحد الفريقين لان الصراع لم يكن بحريا ولم يظهر منه تأثيرا على التجارة في الخليج في اول الامر ولان سياسة المنازعات المحلية بحد ذاتها كانت تنتهي لصالح بريطانيا في آخر الامر (٧٦) .

لقد افلح ابن رشيد عام ١٨٨٣ في دخول الرياض واجبر كل من عبدالله واخيه عبدالرحمن للاقامة في الحائل تحت اشرافه . وفي عام ١٨٨٩ سمح لهما بالعودة الى الرياض وعند وصولهما توفي عبدالله بن فيصل يوم ٢٠ ربيع الثاني ١٣٠٧/ كانون الاول ١٨٨٩ فانفرد عبدالرحمن بالامامة واخذ يكتب العشائر المؤازرة له يطلب عونها في حالة مداومة ابن رشيد له (٧٧) ولما ازدادت اتصالات عبدالرحمن فكر ابن رشيد في عام ١٨٩١ بالتخلص منه نهائيا فزحف الى ارياض ودحر عبدالرحمن الذي توجه الى الاحساء ومنها الى قطر ثم الى الكويت بايعاز من الدولة العثمانية التي خصصت له اثنا شهريا قدره ستون ليرة عثمانية بقصد ابقائه تحت اشرافها وبالقرب منها (٧٨) وفي الوقت نفسه كانت الدولة قد كسبت ود محمد محمد بن عبدالله بن رشيد امير حائل الذي يعتبر اول من اسس روابط مع الحكومة العثمانية واتصل بالسلطان عبدالحميد عام ١٨٧٦ وكان يرسل اليه عددا كبيرا من الخيل الاصيلة سنويا وقد عضدته الدولة في

---

(٧٦) (IOR) R/15/193, Political Diary, 1883, Bushire, Residency

يوميات متعددة لعام ١٨٨٣ قسم منها دونت باللغة العربية اركيكة .  
(٧٧) العقود الدرية ( مخطوط ) ورقة ٩٤-٩٥ .

(٧٨) (IOR) L/P&S/20/C193, p. 11.



عدة مناسبات ضد خصومه حتى وفاته عام ١٨٩٧<sup>(٧٩)</sup> ومن الجدير بالذكر ان السنوات السبع الاخيرة من حكم محمد بن رشيد كانت مزدهرة حيث تأسست الروابط التجارية بين اهل نجد والاقطار المجاورة وزادت مبيعات نجد من الابل والأغنام والخيول والصوف والسمن<sup>(٨٠)</sup> ، في الوقت الذي زادت مغروسات النخيل في إقليم الأحساء في ظل ادارته حوالي مائة الف نخلة ، بلغت حصة الدولة العثمانية من إيراداتها ١٥٠٠ ليرة عثمانية في عام ١٩٠٣<sup>(٨١)</sup> .

ولكن الذي يبدو بأن ال رشيد قد جاروا على القبائل البدوية المعارضة في نجد في اواخر اقرن التاسع عشر الامر الذي دفع هذه القبائل من تلقاء نفسها أو « بتحريض خارجي » الى اسنداء عبدالرحمن ابن فيصل ال سعود لیتزعّمها واستغل الأمير عبدالعزيز بن عبدالرحمن ( ابن سعود ) الظروف الجديدة وتوجه عام ١٩٠١ على رأس قوة من البدو من الكويت الى الرياض ولكنه انسحب بسرعة كجزء من فنون قتال الصحراء وعاد في العام اللاحق بقوة اكبر ونجح في السيطرة على قلعة الرياض واخذ يوسع نفوذه على حساب مقاطعات نجد الأخرى<sup>(٨٢)</sup> . وفي عام ١٩٠٤ سبّرت الدولة العثمانية حملة على غرار حملة الاحساء الاولى لعام ١٨٧١ لمساعدة

---

(٧٩) العقود الدرية ( مخطوط ) هناك تفاصيل عن احداث نجد في هذه الفترة اوراق ٩٨-١١٠ .

(٨٠) نفس المصدر ورقة ١١١ .

(٨١) Administration Reports Sels. India. No. 412, For the Years 1903 - 1904.

(٨٢) (IOR) L/P&S/20/C193, Turkey in Asia, p. 11.

الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٣٠٠-٣٠١ .

ال رشيد والقضاء على ال سعود وشارك في الحملة العراقيون<sup>(٨٣)</sup> . وعانوا منها كثيراً<sup>(٨٤)</sup> وفي الوقت الذي اقل فيه نجم ال رشيد بزغ من جديد نجم ال سعود وتزايدت انتصاراتهم في الجزيرة وهمت الدولة العثمانية بتعزيز حاميها في الاحساء فارسلت عام ١٩٠٩ ثلاث كتائب من الفوج ٤٢ واربع كتائب من الفوج ٤٨ وبلغ عدد الجنود النظاميين الذين ارسلوا الى هناك ذلك العام ٧٤٦ جندي<sup>(٨٥)</sup> على متن البواخر التجارية اعائدة لشركة عمان العثماني وان سحبها من العمل اثر بشكل واضح على حجم التجارة وسبب تكديس البضائع في ميناء البصرة ولكن الذي يبدو ان التعزيزات العثمانية لم تكن بمستوى الاندفاع العشائري الجديد الذي اوجد وضعاً لم يكن يتعارض مع المصالح الهندية البريطانية في منطقة الخليج ، لاسيما عندما استطاع الامير عبدالعزيز ال سعود الذي جدد الدولة السعودية ان يسترد الاحساء عام ١٩١٣ ويطردها حاميها العثمانية<sup>(٨٦)</sup> ولم تحاول الدولة العثمانية ارسال حملة لاستعادة الاحساء وفي الواقع انها لم تستطع ان تفعل ذلك وانما فضلت مفاوضة السعوديين للحصول على اعترافهم بالسيادة العثمانية الاسمية على اساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية . واستمرت تلك المفاوضات دون نتيجة حتى عام ١٩١٤ عندما اندلعت الحرب الاولى وغيرت ميزان القوى في المنطقة .

---

(٨٣) العزاوي ، المصدر السابق ، ج ٧ ، ص ١٤٧-١٤٨ حيث يمكن الاطلاع على المزيد من أحوال الحملة .

(٨٤) الدكتور علي الوردي ، لمحات اجتماعية عن تاريخ العراق الحديث ، ج ٢ ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص ص ٦٥-٦٩ حيث يمكن الاطلاع على الجوانب الاجتماعية من هذه الحملة التي سماها العراقيون دكة بن رشيد .  
(٨٥) FO/195/2308, British Consulate (POR)  
Basra, February, 13, 1909.

(٨٦) (IOR) L/P&S/20/C193, p. 11.

#### ٤ - الصراع على البحرين :

كان هدف مدحت باشا التالي بعد الاحساء هو جزر البحرين<sup>(٨٧)</sup> لاهميتها التجارية ولاشتمارها بمغاص اللؤلؤ ، ورغم احتجاج حكومة الهند بشأن السيادة العثمانية على البحرين فأَن الوالي اصر على تبعيتها الى متصرفية الاحساء<sup>(٨٨)</sup> في الوقت الذي تمسك نائب الملك<sup>(٨٩)</sup> في الهند بالمرور « مايو » هو الآخر بمبدأ استقلال البحرين وعندما نقلت المخاوف عن طريق السفير البريطاني في اسطنبول الى الصدر الاعظم العثماني على باشا ووزير خارجيته كان جوابهما ان الدولة العثمانية بعثت بجزء من اسطولها الى الخليج لغرض استعادة سيادتها على نجد وملقاتها وليست للسultan اية نوايا في التعرض للنفوذ البريطاني في المنطقة<sup>(٩٠)</sup> . ولكن

---

A.T. Willson, The Persian Gulf, London, (٨٧)  
Third Impression, 1959, p. 247.

Ali Haydar, op. cit., p. 60. (٨٨)

(٨٩) لقد ورد في مؤلف الدكتور زكريا قاسم سبهوا ، حاكم الهند والصحيح هو نائب الملك لان منصب الحاكم انعام قد استبدل بمنصب نائب الملك منذ عام ١٨٥٨ . انظر الالتباس في الخليج العربي ، دراسة قاريخ الامارات العربية ، ص ٢٢٦ والمعلومات الصحيحة في :-

C. H. Philips, The Secret Committee of the East India Company Journal of ( B. C. O.S ) Vol.X, 1939-1942.

George Macaulay Trevelyan, British History in the Nineteenth Century and after 1782-1919, London, 1948, p. 323.

Kumar, op. cit., p. 104. (٩٠)

هذا الجواب لم يكن مقنعا بالنسبة للحكومة البريطانية لانه جاء بشكل عام غير محدد فما هو مدى حدود نجد مثلا؟ وهل ان الحقوق العثمانية سوف لا تمتد الى الامارات البحرية؟ ذلك لان مسقط والمشايخ العربية ايضا سبق لها ان خضعت لسيطرة ارياض بل انها كانت تدفع الزكاة الى ائمة الوهابيين ، وبم يكن امام بريطانيا الا خوض تجربة المفاوضات مع العثمانيين لكسب الوقت ، وقد حاول مدحت باشا بادىء الامر ان يسلك طريق المفاوضات ظنا منه ان يستطيع استرداد السيدة العثمانية على البحرين من جهة ولانه كان بحاجة الى حكومة الهند لشراء وترميم السفن التي كان بحاجة اليها فى مشاريعه الملاحية والتجارية<sup>(٩١)</sup> ولكن عندما فشلت محاولاته تلك امر بارسال الباخرتين لبنان والاسكندرونة بقيادة عارف بك الى جزيرة البحرين وباقه بل عمدت حكومة الهند الى ارسال باخرتين مسلحتين بقيادة ( بلي ) الى هناك ليتبع مسار الباخرتين العثمانيين ، ولم يحدث اى تصادم بينهما حتى نزل البحارة العثمانيون فى الجزيرة واستقبلوا بحفاوة من قبل سكانها<sup>(٩٢)</sup> . ورفع القائد العثماني علم الدولة العثمانية واطلق احدى وعشرين اطلاقة مدفع تحية له<sup>(٩٣)</sup> وقدم شيخ البحرين قطعة ارض مناسبة لتشييد مخزن للفحم لغرض تزويد البواخر العثمانية العاملة بين البصرة واسطنبول عن طريق الخليج وقناة السويس ، ولم تمكث الباخرتان العثمانيتان طويلا فى البحرين وانما غادرتها باتجاه الاحساء وفي عرض

---

(٩١) د ٠ صلاح العقاد ، المصدر السابق ، ص ص ١٧١-١٧٢ .

Ali Haydar, op. cit., p. 60. (٩٢)

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 65. (٩٣)

الخليج التقت بهما الباخرة التي كانت تقف مدحت باشا<sup>(٩٤)</sup> . وسارتا معا الى الكويت ومنها الى البصرة حيث تفقد الولاى منشأتها التجارية والملاحية وامر ببناء حوض للسفن كما اشترى باخره من اىحكومة الايرانية فسي انحمرة لغرض تشغيلها بين ابصرة والقطيف<sup>(٩٥)</sup> . ثم غادرها يوم ١١ شوال ١٢٨٨ هـ / كانون الاول ١٨٧١<sup>(٩٦)</sup> . ووصل بغداد يوم الخميس ١٦ شوال ١٢٨٨ هـ / ٢٨ كانون الاول ١٨٧١<sup>(٩٧)</sup> على ظهر الباخرة (الواصل)<sup>(٩٨)</sup> .

ويبدو واضحاً بان مدحت باشا لم يزر البحرين وانما تفاوض بشأنها من القطيف ، ويذكر (كيلي) ان مدحت باشا كان سيتوجه الى البحرين لو كان متأكداً بان النجاح سيحاطه هناك، ويضيف بأن تاجراً بحرانياً للؤلؤ اخبر (الكولونيل) (بلي) في اواخر كانون الاول ١٨٧١ بان مدحت باشا اراد

---

(٩٤) يذكر اعزاوي : « ان مدحت باشا في طريق عودته من بالبحرين وشاهد أحوالها بنفسه وكان ذلك قبل أن يفتتح قناة السويس بنحو خمس سنوات!! » . ويبدو الاضطراب في العبارة واضحاً لان مدحت باشا توجه الى الاحساء في أواخر عام ١٨٧١ في حين فتحت قناة السويس عام ١٨٦٩ والعزاوي يعلم ذلك تماماً بل وأشار الى ذلك في مواضع أخرى من كتابه ولكن الذي يظهر بأن سهوا حصل في ترتيب العبارات انظر ج ٧ ، ص ٢٦٥ .

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 49.

(٩٥)

(٩٦) الزوراء ، ٢٠٧ ، ١٤ شوال ١٢٨٨ هـ .

(٩٧) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ .

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 48.

لقد حدد هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد يوم وصول مدحت باشا الى بغداد في يوم ٢٨ كانون الاول ١٨٧١ بمعية جيش كبير منهك عانى كثيراً في الاحساء .

(٩٨) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ .

استحصال التماس يحمل توافيق بعض تجار اللؤلؤ البحرينيين يطلبون فيه الحماية العثمانية ولكنه لم يفلح في مسعاه • لذا ترك الامر وعُاد القُطيف الى البصرة (٩٩) •

وفي الوقت الذي هدأت فيه الحملة العثمانية نشطت حملة الادعاءات البريطانية في تركيز مصالح الاحتكارات التجارية في المنطقة وحاولت الدبلوماسية العثمانية هي الاخرى محاكاة مثيلتها البريطانية في تأكيد حقوقها وسيادتها على طول الساحل العربي من الخليج عن طريق تقديم الاسانيد التي تؤكد تلك الحقوق وتوضح تلك السيادة في اقليم نجد الذي يشمل ساحل الاحساء وشبه جزيرة قطر وجزر البحرين وحتى مشيخات عمان وامامة مسقط لانها جميعا دفعت الضرائب اليها بصورة مباشرة او عن طريق قائممقامها في الرياض ولكن الجهاز الدبلوماسي البريطاني العقل المفكر لرجال المل البريطانيين كان يحاول تقديم الادعاءات « المتقنة » التي تؤكد الامتيازات البريطانية في مياه المشيخات العربية وساحل عمان وجزر البحرين مستندة الى اتفاقيات غير شرعية ولكنها مدعومة باسطول قوى متأهب لتحقيق أهداف حكومة الهند ومصالحها التجارية في حالة تعرضها للخطر في حين عجزت الدولة العثمانية الاستمرار في دعم اسطولها في منطقة الخليج عامة والبحرين وشبه جزيرة قطر خاصة • في الوقت الذي تعددت المناورات البريطانية من اجل قطع آخر خيط يربط اهل البحرين بالدولة العثمانية عندما اوعز نائب القنصل البريطاني في البصرة عام ١٨٧٣ الى اهل البحرين المقيمين في البصرة بتقديم طلبات للقنصلية يطلبون فيها الحماية البريطانية ويتخلون فيها عن التبعية العثمانية وتم اختيار الوقت في موسم

---

Kelly, op. cit., p. 735.

#### القرعة العسكرية العثمانية (١٠٠) ♦

ولما ازدادت مشاكل الدولة العثمانية الأخرى سواء الداخلية منها أو الخارجية وعندما انشغلت في حربها مع روسيا ١٨٧٨ ، أهملت تقريباً المياه الشرقية ردحا من الزمن ♦

وهكذا نجد ان سياسة التحريك التي اتبعتها الدولة العثمانية في الخليج والتي لم تفلح في الاستمرار فيه لتحقيق كامل أهدافها ، رغم ان ابداء اقلونية ومشاعر السكان في المنطقة كانت الى جانبها ، سببت نشاطاً خائفاً لكل أجهزة حكومة الهند للاحتفاظ بالامتيازات التي حصلت عليها في المنطقة ولوحظ ان كل تراجع من لدن الدولة العثمانية في الخليج كان يقابله ادعاءات بريطانية في مناطق أخرى كانت قد اكتسبت صفة الشرعية بشكل لا يقبل الشك (١٠١) ♦ وعندما ازدادت الادعاءات وتمركزت المصالح المدعومة بالقوة توفرت الظروف الملائمة لاتعاش انجباراً (١٠٢) لصالح الشركات البريطانية التي وسعت مجال نشاطها وبادرت الى احتكار تجارة الصادرات من منتجات منطقة الخليج المحلية وبشكل خاص من البصرة وعربستان لتزويد المصانع البريطانية بالمواد الأولية

---

(١٠٠) انظر صورة الطلب الذي قدمه علي بن حسين بن مراد من مواليد البصرة مدعياً بأن والده من مواليد البحرين يطلب فيها الحماية البريطانية ويلتمس انقاذه من القرعة العسكرية ♦

(PRO) FO/195/1030, No. 54, Dec. 20th, 1873.

(١٠١) طالبت بريطانيا بعد البحرين بالعديد ثم قطر فالكويت وحاولت اشراك ايران في السيادة على شط العرب ومنعت الدولة العثمانية من الاستمرار في بناء حصن الفاو كما سيتوضح ذلك من سياق البحث ♦

(١٠٢) لقد ازدادت تجارة الخليج في الفترة التي أعقبت فتح قناة السويس لدرجة ان التجارة التي كانت تعتبر في نظر بعض رجال المال مستحيلة وصلت الى ثمانية ملايين باون استرليني عام ١٨٧٨ ♦ انظر بحث العديد من هذا الفصل ♦

اللازمة وتمويل العمال بالمواد الغذائية المرخصه وبذلك حققت ارباح وكسبت الثروات المطائلة الامر الذي ادى الى أستحالة التراجع امام اي مطلب مهما كان عادلا أو شرعيا تطرحه الدولة العثمانية او أية جهه اخرى لاستعادة حقوقها او فرض سيادتها على املاكها •

ان عدم تنازل حكومة الهند عن البحرين كان يعني احتفاظها بتجارة مربحة ، ففي عام ١٨٧٣ استوردت ابحرين من البصرة ما قيمته ١٠٦٨٠٣٥ روية من اصل وارداتها البالغة ٣٢٨٧٢٧٥ روية واتي تضمنت الخيل والحمير والقطن الخم واثمور والرز والبقول والنسمن والجلود المدبوغة والسمن والمصنوعات الحريرية والسكر والتبغ والصوف والعباءات الايرانية ، ولم يكن كل ذلك لاستهلاكها المحلي وانما كان يعاد تصدير معظمها • كما ان صادراتها الى البصرة لم تكن قليلة حيث بلغت في نفس العام ٧٥٦٥٣٥ روية من اصل صادراتها البالغة ٣١٠٦٠٢٥ روية ، ولم تكن تلك الصادرات من منتجات البحرين المحلية وانما من مستورداتها من الهند ومناطق أخرى عدا اللؤلؤ الذي كان يشغل ما قيمته ١٠٠٠٠٠ روية في تلك التجارة ، اما بقية السلع فكانت جوز الهند والقهوة والبضائع القطنية واوراق الخاء والرز والقمح وليمون عمان ( ليمون البصرة ) والحصر وانحاس والرصاص والفولاذ والقصدير والمسك والغير والسك المملح والازهار الجافة والحرير الخام وجميع انواع التوابل والسكر وتمر الهند والسجاد (١٠٣) •

ومن خلال ارتباط البحرين بالبصرة تجاريا يتضح لنا دور البصرة

---

(١٠٣) 958/6/12 Mascat and Persian Gulf, Administration Reports 1873-1883, E. C. Ross, Bushire Residency Reports for years 1873-1874, pp. 55. 62.

كل عشر روبيات تساوي باون واحد للاستزادة انظر الملحق لقم (١٣) •



التجاري في منطقة الخليج العربي وكانت بريطانيا لاتجهل حقيقة تلك الصلة بل كانت تلمس من لدن التجار في البحرين وموانيء خليجية أخرى رغبتهم في استمرار الصلات مع أقرانهم في البصرة ، لذا حاولت بكل ما تملك من دهاء سياسي ان تحتفظ بتلك الصلة في الوقت الذي تبعد البحرين من منطقة السيادة العثمانية كخطوة اولى للتشكيك في سيادتها على باقي مواني اخليلج الاخرى التي اكتسبت طابع الشرعية كما هو الحال بالنسبة لقطر والقطيف والكويت والفاو وحتى البصرة نفسها لتكون الروابط التجارية اكثر انسجاما تحت اشرافها واصالح شركاتها •

وامام تلك الضغوط البريطانية المتشعبة جاهدت الدولة العثمانية في تعزيز اسطولها في البصرة<sup>(١٠٤)</sup> • للاحتفاظ على الاقل بسيادتها على مدخل شط العرب التي باتت بريطانيا تخطط من اجل اشراك ايران في تلك الحقوق • وعندما شعرت بريطانيا بان ليس في نية الدولة العثمانية سحب أسطولها من رأس الخليج العربي والبصرة ثارت ثأثرتها لان الخطر لم يكن بالنسبة لها هو مداومة القوات العثمانية لاقليم الاحساء او فرض السيادة على بضعة مشيخات في ساحل عمان او البحرين وانما كل الخطر هو بقاء هذا الاسطول في رأس الخليج العربي الذي يعني استحكام العثمانيين في مصب شط العرب المؤدي الى العراق وجنوب ايران ويعتبر تهديدا مباشرا

---

(١٠٤) كانت الدولة العثمانية في البصرة ومنطقة رأس الخليج تحتفظ بالبواخر لبنان ، والاسكندرونة ودنيبره وبابل ونيوى ونجد وأثور وبورصة وعشر بواخر صغيرة اخرى لحراسة شط العرب انظر : (IOR) L/P & S/20/C238, p. 66.

Ali Haydar, op. cit., pp. 60-61;

كما ورد ذلك في تقرير الادميرال (Cockburn) البريطاني في صدد وصفه للاسطول العثماني في الخليج العربي عام ١٨٧٢ •

للمصالح البريطانية التجارية في تلك المنطقة الامر الذي دفعها الى تعديل خططها التقليدية والتحرك باتجاه جديد وحاولت الضغط بوسائل عديدة مرة واحدة منها محلية في البصرة ومنها مركزية في اسطنبول فقدمت الاحتجاجات المستمرة ضد الدولة العثمانية بدعوى انطلاق القراصنة من الاراضي التي تقع تحت السيادة العثمانية وتجاوزهم على سفن اهل البحرين انخاضين للحماية البريطانية واعتبرت نفسها مسؤولة عن امن الخليج وسلامة مياهه مستندة على الاتفاقيات التي اجبرت شيوخ الساحل العماني والبحرين وقطر على توقيعها قبل بدء الاهتمام العثماني بمنطقة الخليج العربي الذي تزايد في اعقاب افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ \*

ومن جهة اخرى لم يعقب مدحت باشا في ولاية بغداد من هو بدرجة حماسه لمتابعة المشروع العثماني او ادراكه للاهمية التجارية والسياسية للمنطقة ، كما ان الحكومة العثمانية التي ترأسها محمود نديم<sup>(١٠٥)</sup> والتي اعقت حكومة عالي باشا في اسطنبول لم تكن هي الاخرى مهتمة للمشروع بقدر تحمس عالي باشا له \* اصف الى ذلك المشاكل الكثيرة التي واجهتها الدولة العثمانية في اوربا واجبرتها على التراجع تدريجيا عن حقوقها الثابتة والشرعية على امل الاحتفاظ ببعضها في الوقت الذي كانت بريطانيا تقدم بخطى ثابتة ومدروسة لاحتلال المراكز التي تتخلى عنها الدولة العثمانية تباعا مستخدمة سلاح المذكرات الاحتجاجية والتحريرى المستمر لشيوخ المنطقة ضد الدولة العثمانية واقتعال الحروب واستغلال الثورات المحلية

---

(١٠٥) لقد حذر محمود نديم بعد تسنمه المنصب في اسطنبول مدحت باشا من الاسراف في العراق ومنطقة الخليج العربي وكان لذلك التحذير رد فعل عنيف لدى الوالى الذي قدم استقالته لشعوره بعدم استطاعته الاستمرار في تحقيق آمال الدولة وتطلعاتها \* انظر مجلة اليقين ، ج ٥ ، السنة الثانية ، جمادى الثانية ١٣٤٢ ، ص ٣٥٦ - ٣٥٧

منها محاولة الامير عبدالرحمن بن فيصل بمساعدة شيخ البحرين التوجه الى الاحساء للسيطرة على الاقليم عام ١٨٧٤ الامر انني دعا على الفور ارسال ناصر باشا السعدون شيخ المنتفك ومتصرفها على رأس حملة عثمانية لقمضاء على الحركة<sup>(١٠٦)</sup> واعتبرت حكومة الهند تلك الحملة موجهة ضد اببحرين لاسيما عندما اخذ مزيد باشا بن ناصر باشا السعدون الذي خلف بزيع بن عريعر حاكم الاحساء السابق يقدم الاحتجاجات ضد عيسى بن علي شيخ البحرين متهما اياه بانه كان وراء الحركة التي حدثت في الاحساء الامر الذي دعا حكومة الهند الى ارسال ثلاث بواخر حربية الى الخليج العربي<sup>(١٠٧)</sup> . وادعى القنصل البريطاني العام في بغداد بان رديف باشا والي بغداد كتب الى الباب العالي يعلمه بان شيخ البحرين قام بعدة اعمال عدائية ضد الدولة العثمانية ، كما أن السفن البريطانية هاجمت قبائل بني هاجر التابعة للدولة العثمانية وقتلت منهم ٢٢ شخصا<sup>(١٠٨)</sup> وطلب له السماح له بالتوجه الى البحرين لمعاينة شيخها الذي اعتقد بأنه آزر وساعد عبدالرحمن بن فيصل بتوجيه من البريطانيين<sup>(١٠٩)</sup> وبالمقابل اتهم هربرت والي بغداد بانه وراء تجاوزات عشائر بني هاجر على ميناء الزوارة المواجه للبحرين ، ولما وصلت هذه الانباء الى (اليوت) السفير البريطاني في اسطنبول بادر الى تحذير الصدر الاعظم العثماني في كانون الثاني ١٨٧٥ قائلا بان الحكومة البريطانية لاتسمح بالتعرض لاستقلال البحرين<sup>(١١٠)</sup> .

(١٠٦) انظر بحث الاحساء ،

Kelly, op. cit., p. 763.

(١٠٧)

(IOR) L/P & S /20/C 243, pp. 6-8.

(١٠٨)

(PRO) FO/195/1030, Herbert to H. Elliot 1st Dec. 1874.

(١٠٩)

ولما استحدثت ولاية البصرة عام ١٨٧٥ وتعين ناصر باشا السعدون وايا عليها ادعت حكومة الهند بان الوالى اظهر رغبته فى الحاق البحرين بولايته عندما طلب من ابنه مزيد باشا الذي كان يقوم بمهام متصرفية الاحساء الاتصال بجاسم بن محمد ال ثاني شيخ قطر للعمل سوية من اجل التمهيد لذلك واتهمت مزيد باشا بانه استدعى تاجرين هنديين من رعايا بريطانيا من الدوحة الى الهفوف بناء على طلب من جاسم بن محمد الذي كان يرغب من وراء ابعاد ذينك التاجر ان يحصر تجارة الدوحة بيده (١١١) . وان الظروف الغامضة التي دعت الى استدعاء التاجر الى الهفوف يدعوننا الى اشك في ولاء جاسم بن محمد ال ثاني لاسيما وان وانه استمر على ولائه لبريطانيا ويمكننا اعتبار العملية كلها واحدة من المذورات البريطانية فى المنطقة ، ورغم ان «روز» المقيم البريطاني فى الخليج يعتبر خطوة استدعاء التاجر الهنديين من الدوحة الى الهفوف من قبل مزيد باشا نوعا من اظهار الهيبة العثمانية فى مياه الخليج امام التجار العاملين لكسب ولائهم الى الدولة العثمانية ولكن الحقيقة الثابتة التي اعقت تلك المناورة هو تقديم الاحتجاج الى الباب العالي من قبل الحكومة البريطانية في نيسان ١٨٧٦ بشأن اعتقال التاجر وطالبت التحقيق فى تصرفات شيخ قطر (١١٢) .

ورغم ان بريطانيا اعتبرت البحرين محمية لها ودافعت عن المقيمين منهم في املاك الدولة العثمانية وخاصة البصرة (١١٣) ، الا اننا نجد بأن

Kelly, op. cit., p. 764.

(١١٠)

Ibid.

(١١١)

Ibid. p. 765.

(١١٢)

(١١٣) اخذ القنصل البريطاني فى البصرة يطالب الوالى فيها

استحصال بعض الديون العائدة للتجار البحرانيين كانت فى ذمة تجار

=

السياسين البريطانيين كانوا غير متأكدين حتى عام ١٨٩٠ من صحة تبعية البحرين ، حيث يتساءل القنصل البريطاني العام في البصرة عن الدولة التي يتبعها اهل البحرين هل هي الدولة العثمانية ام ايران أم بريطانيا ويضيف في أحد تقاريره بن الدولة العثمانية تعتبرهم من رعايا ويطلب من وزارة الخارجية عن طريق سفيرها في اسطنبول التعليمات اللازمة لذلك (١١٤) . ويبدو لنا من الاحداث اللاحقة بان الدولة العثمانية لم تعجز فقط عن المطالبة بالبحرين وانما اضطرت الى التراجع عن حقوقها في مناطق اخرى من الخليج امام الضغط الشديد الذي مارسه حكومة الهند عليها نتيجة ادعائها بان معظم الاعمال القرصنية المنطلقة من السواحل العربية في الخليج كانت مدعومة من قبل الدولة العثمانية وهي بدورها تضر بالمصالح البريطانية في البحرين . ومنذ العقد التاسع من القرن التاسع عشر استخدمت بريطانيا القوة في حل مشاكلها في الخليج خوفا من الاضرار التي ستلحق بتجاريتها من جراء تزايد النفوذ الالمانى في الدولة العثمانية منذ حصولها على امتياز بإنشاء سكة حديد بغداد (١١٥) ومنذ بدأ محاولات روسيا لايجاد منفذ تجاري لها في الخليج . (١١٦)

يقيمون في القطيف التابعة للدولة العثمانية .  
(PRO) FO/195/1612/1888, British consulate  
General, Baghdad.  
(PRO) FO/195/1718, Baghdad Received 1893, 17 (١١٤)  
June, 1890.

رسالة القنصل البريطاني في البصرة الى القنصل البريطاني في  
بغداد .

(١١٥) للاستزادة عن العلاقات العثمانية الالمانية انظر : د . عدنان  
رشيد ، العلاقات الالمانية العربية ( ١٨٧١ - ١٩٤٥ ) مجلة آفاق عربية ،  
السنة الثالثة ، العدد ١١٠ تموز ١٩٧٨ ص ٦٤-٧٣ .  
(١١٦) العقاد ، المصدر السابق ، ص ١٧٣ .

#### ٥ - مشكلة العديد :

تمتد العديد من رأس الحولة الى الوكرة والى نقطة تقابل جزيرة صير بني ياس ، تحدها من الغرب شبه جزيرة قطر ومن الشرق أمانة ( أبو ظبي ) وتتضمن عدة جزر منها دالما (١١٧) . هاجرت اليها جماعة من عشيرة القبيسات فخذ من بني ياس بزعامه شيخ بطي بن خادم من ( ابو ضبي ) في عام ١٨٦٩ للمرة الثالثة (١١٨) . وانكرت ولاءها لمشيخة ابو ظبي واعتبرت نفسها مشيخة كسائر مشيخات الساحل العماني تحمل علم الهدنة مثلما كانت تفعله بقية المشيخات في المنطقة ، ولم تحتج بريطانيا على ما حدث ولكن عندما حققت الحملة العثمانية الى الاحساء نجاحا في عام ١٨٧١ ، وافلحت في بسط سيطرتها على القطيف والهفوف وحولت نجد الى منصريفية تابعة لولاية بغداد وكسبت ولاء جاسم بن محمد ال ثاني مير قطر وعنتيه قائما لها ، واخذت تطالب بجزر البحرين ، شعرت حكومة بومبى بالاحطار التي باتت تهدد نفوذها في مشيخات الساحل العماني واعتقدت بان اولى اثار الناضجة التي ستقطفها الدولة العثمانية اضافة الى ما حصلت عليه في ساحل الاحساء وقطر هي امانة العديد المنشقة على مشيخة ابو ظبي وبحكم متاخمتها لشبه جزيرة قطر التي تقلبت التبعية العثمانية لذلك وبوحي

---

(١١٧) (IOR) P & S/18/B126, Para. 5, p. 4.

(١١٨) في حدود ١٨٣٦ هاجرت جماعة من القبيسات بزعامه خادم بن نهمان الى العديد للمرة الاولى بعد ان انشقت من العشيرة الام بني ياس في ابو ظبي . الا ان الشيخ خليفة شيخ ابو ظبي استطاع ان يجبرها على العودة في عام ١٨٣٧ . ولكن هذه العشيرة عادت وهاجرت في حدود عام ١٨٤٩ للمرة الثانية واجبرها شيخ ابو ظبي على العودة وهاجرة للمرة الثالثة عام ١٨٦٩ .

(IOR) /P & S/18/B 126, Para. 3. p. 3.

من « بلي » المقيم البريطاني في الخليج قدم شيخ « ابو ظبي » احتجاجا في عام ١٨٧١ على الانشقاق الذي حدث في امارته الى المقيم نفسه يعلمه بتعرض تجارة بلاده الى اخطار القرصنة المنطلقة من العديد (١١٩) . واستجابة من المقيم لشكوى الشيخ بعث الميجر سميث smith الى العديد للتأكيد من ادعاءات شيخ « ابو ظبي » وتوصل سميث كما هو مرسوم له الى ان المستوطنة الجديدة في العديد تعود الى (ابو ظبي) وان اصرار المستوطنين على الاحتفاظ بما حصلوا عليه سيؤدي عاجلا ام اجلا الى صدام بحري بين الجماعتين (١٢٠) ، وهذا ما يعرض امن الخليج الى خطر ويستدعي التدخل البريطاني ولما جاهر المستوطنون من عشيرة القيسيات في العديد عن رغبتهم في الانضمام الى الدولة العثمانية وبادروا الى رفع العلم اعثماني على اراضيهم في كل يوم جمعة (١٢١) . تطلب ذلك من حكومة بومباي تدخلا سريعا لحسم المسألة لصالح شيخ « ابو ظبي » الا ان التدخل العسكري مع وجود الاسطول العثماني بالقرب من مسرح الاحداث كان لا يخلو من المخاطرة ، لذا طلبت من « بلي » المقيم البريطاني اقناع « المتشقين » باعلان ولائهم لشيخ « ابو ظبي » وان تعذر ذلك فالاعتراف بهم كمشيخة « مهادة » (١٢٢) . كل ذلك من اجل ابعادها عن الدولة العثمانية . ونجح المقيم الى حد كبير في تنفيذ سياسة حكومة الهند عندما استطاع الاحتفاظ بالعلاقة مع شيخ العديد حتى عام ١٨٧٣ وفي آب من هذا العام خلفه

(IOR) P & S/18/B126, Para. 4, pp. 2-3. (١١٩)

Ibid, p. 3. (١٢٠)

Ibid, Para. 6, p. 5. (١٢١)

Ibid. (١٢٢)

وقد اشارت تعليمات حكومة الهند الى المقيم البريطاني في الخليج بعدم التدخل العسكري ما لم يحصل المقيم على موافقة مسبقة من حكومة الهند .

الكولونيل روز Ross في منصب المقيمة في الخليج العربي واستمر في تنفيذ السياسة السابقة في امحفاظ على الوضع الراهن في المنطقة (١٢٣) . ولكنه في نفس الوقت اخبر حكومة الهند برأيه الذي كونه نتيجة تحقيقاته المختلفة في المنطقة عندما قال : « انا اعتقد بان الحالة الحاضرة للمسألة الى التدخل في واحدة من ثلاثة احتمالات :

١ - ان العرب المستوطنين في العديد قد يبحثون عن الحماية العثمانية ضد شيخ ( ابو ظبي ) •

٢ - ان شيخ ( ابو ظبي ) قد يسأل مساعدة الحماية العثمانية او الاسطول العثماني في الاحياء لمساعدته في استرداد العديد •

٣ - ربما تم اغراء شيخ ( ابو ظبي ) من قبل شيخ قطر - لكي يدعو العثمانيين للتدخل في قضايا عمان برمتها •

واضاف قائلاً « كل شيء يمكن توقعه من شيوخ هذه المنطقة فانهم غالبا ما يضحون بالكثير في سبيل مباحج آنية (١٢٤) •

وفي تقرير آخر ذكر بان السلطات العثمانية في نجد تحاول توسيع نفوذها لتشمل الساحل العماني لاغراض سياسية وتجارية (١٢٥) • وقد تلقى هذه المعلومات من مساعدة الميجر كران Grant الذي توجه الى منطقة الاحداث لجمع المعلومات (١٢٦) • وفي عامي ١٨٧٤ و ١٨٧٥ حدث

---

(١٢٣) (IOR) L/P&S/18/B126, Para. 7, p. 5 -

(١٢٤) (IOR) L/P&S/18/B126, Colonel Ross's Report

No. 101, Dated 20th, August 1873 to Government of India. p. 6.

Ibid, p. 7. (١٢٥)

(IOR) L/ P & S /20/C243, p. 1 (١٢٦)



حركات مناوئة للدولة العثمانية في الاحساء بدعم خارجي<sup>(١٢٧)</sup> اشغلتها عن متابعة سياستها في باقي مشيخات الساحل العماني وفي عامي ١٨٧٦ و ١٨٧٧ افتعلت حكومة الهند عدة اعمال قرصنية قرب مياه العديد نسبها الى قبيلة هاجر المقيمة في الاراضي الخاضعة للسيادة العثمانية واتخذتها ذريعة للتدخل في شؤون العديد الداخلية وذلك عندما تأكدت حكومة الهند بان العديد اخذ يدفع ضريبة رمزية مقدارها ٤٠ - ٥٠ دولار سنويا الى الدولة العثمانية عن طريق شيخ البدعة ( شيخ قطر )<sup>(١٢٨)</sup> . وقد كتب الكاتبين Prideaix الذي ناب المقيم البريطاني في الخليج فترة غياب الكولونيل روز عام ١٨٧٧ عن المنطقة قائلاً : « منذ استرخاء يقضتنا على ساحل قطر وتساهلنا امام الادعاءات العثمانية في ذلك الجزء من الساحل ، عادت الاعمال القرصنية في المنطقة »<sup>(١٢٩)</sup> . وعندما باشر ( روز ) مهام عمله من جديد كتب قائلاً : « ان السياسة التي ناضلت من اجلها بريطانيا لسنوات عديدة وكلفتها نفقات باهظة للحفاظ على امن الخليج ادت الى تطويع تجارتها بفضل قوة الحراسة البريطانية وشدة يقظتها تلك التجارة التي اعتبرت في السابق مستحيلة في هذا الجزء من العالم فانها قدردت الآن بثمانية ملايين باون استرليني وهي قابلة للزيادة المستمرة مستقبلاً »<sup>(١٣٠)</sup> .

ولم يجانب الكونيل روز الصواب في جانب من تصريحاته ولا سيما فيما يتعلق بتطوير التجارة البريطانية في المنطقة خلال السنوات التي اعقبت

(١٢٧) انظر بحث الاحساء .

(١٢٨) (IOR) L/P & S/ 18/B126, from Gov. of India to Secretary of State, No. 78. dated 10th, May 1877, Para, 10, p. 8.

Ibid, Para, 10, p. 9.

(١٢٩)

Ibid, Para, 23, p. 22.

(١٣٠)

فتح قناة السويس ولدينا احصائية تشير الى حجم الصادرات والواردات  
للمشيخات العربية في الساحل العماني تلقي ضوءاً على ماورد في تقرير  
المقيم البريطاني ، اذا ما اخذنا بنظر الاعتبار الامكانيات الشحيحة جداً  
للك الامارات آنشد \*

لقد استوردت اماره ( ابو ظبي ) عام ١٨٧٣/١٨٧٤ ما قيمته ١٤٣٩٥٠  
روية من البضائع كان بينها ما قيمته ٧٠٠٠ روية من بضائع البصرة  
واستوردت ( دبي ) بضائع قيمتها ٥٨٩١٠٠ بضمنها ٩٠٠٠٠ روية من سلع  
البصرة ، اما الشارقة فانها استوردت مبلغ ٧١٠٠٠٠ روية من السلع  
التجارية كان منها قيمته ٦٠٠٠٠ روية من البصرة وام القوين استوردت  
١٣٢٩٢٥ منها ٢٤٠٠٠ روية من البصرة ورأس الخيمة ١١٨١٧٥ روية  
منها ٨٠٠٠ روية من البصرة<sup>(١٣١)</sup> \* في حين استوردت اجصرة عن طريق  
الخليج ما قيمته ١٨٧١٦٥ باون<sup>(١٣٢)</sup> ناهيك عن تجارة الحمرة وعربستان  
والبحرين وموانيء خليجية اخرى لفترات لاحقة والتي سنشير الى حجم  
تجارة بعضها في أمكنة اخرى من هذا البحث \*

وحاولت بريطانيا بكل جهدها ان لا تفقد مصالحها التجارية في هذه  
المنطقة وكانت تشعر بان من مصلحتها ان تحافظ على علاقاتها مع الدولة  
العثمانية التي تسيطر على رأس الخليج والبصرة العصب الحيوى لتجارة  
الخليج كله لعمق العلاقات التجارية التي كانت تربط البصرة بمائر موانيء  
الخليج العربي \*

وفي الوقت الذي كانت العلاقات التجارية المزدهرة قائمة بين امارات

---

(١٣١) 958/6/12, E.C. Ross, Bushire Residency for years  
1873-1874, Administration Reports, pp. 67-72.  
Basra C.T.R., 1869-1870, pp. 297-298 (١٣٢)

الخليج والبصرة والتي اشارت اليها تقرير التجارة البريطانية يحاول المقيم البريطاني انكار العلاقات السياسية بين تلك الامارات والدولة العثمانية وبشكل خاص مقاطعة العديد عندما يقول : « لقد توصلت بنتيجة تحقيقي الخاصة بان والي البصرة لم يكن قد سمع باسم العديد من قبل » ومن الجائز جدا ان يكون والي البصرة آتخذ عبدالله باشا وهو من اسرة بابان المعروفة في شمال العراق ان لا يعرف تفصيلا عن منطقة الخليج العربي مثلما كان يعرفه المقيم البريطاني الذي كان يحتفظ بارشيف غني بالوثائق في الوقت الذي كان ينقص ذلك والي البصرة ولكن هذا لا يعني بأي شكل من الاشكال بان الامارات العربية وبضمنها العديد كانت لا تعرف شيئا عن البصرة والدولة العثمانية \* ويستمر الكولونيل روز في انكاره المطلب العثماني في العديد عندما يقول : « يظهر لي واضحا بان الحكومة العثمانية لا تملك اى ادعاء شرعي في العديد وكقضية سياسية بصرف النظر عن حقوق ( ابو ظبي ) اني اعتبر ( والقول للمقيم ) ذلك مضرا بالمصالح البريطانية وضربة قوية للنفوذ البريطاني في الخليج من جراء امتداد الحكم العثماني الى العديد لان الادعاءات العثمانية سوف تتوسع لتشمل الجزر المجاورة التي تعتبر متعلقة بالعديد ايضا مثل جزيرة دالمال (١٣٣) \* ورغم كل التبريرات فان حكومة الهند اضطرت الى الاعتراف بان السيادة العثمانية الفعلية في الخليج تمتد من البصرة الى العقير (١٣٤) \*

ولكي لا تتكرر حملة الاحساء مرة اخرى في العديد والمشيخات العربية في الساحل العماني استغلت حكومة الهند فرصة تورط الدولة العثمانية في حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ - ١٨٧٨ وحاولت حسم مسألة

---

(IOR) L/P & S/18/B126, Para. 15, p. 15.

(١٣٣)

Ibid, Para. 18, p. 17.

(١٣٤)

العديد عسكرياً ووافقت على إجراءات المقيم البريطاني بهذا الشأن وارسلت قوة من سفن محلية قدرت بسبعين سفينة بقيادة زايد بن خليفة شيخ ( ابو ظبي ) تدعمها باخرة حربية بريطانية الى العديد واستطاعت احتلال المنطقة وتدمير كل السفن العائدة للمستوطنين الامر الذي دعا الباب العالي على لسان وزير خارجيته صادق باشا<sup>(١٣٥)</sup> ، ان يطلب تفسيراً من السفير البريطاني في اسطنبول عن اسباب الهجوم على الممتلكات العثمانية في العديد حيث كان الخبر قد وصله عن طريق والي البصرة عام ١٨٧٨<sup>(١٣٦)</sup> . وكان جواب بريطانيا بان العديد جزء لا يتجزأ من ممتلكات شيخ ( ابو ظبي ) الخاضع للحماية البريطانية وهكذا حتمت المصالح التجارية في المنطقة . تنهي حكومة الهند مسألة العديد لتفتح صفحة اخرى لمنطقة جديدة خاضعة للسيادة العثمانية في الخليج العربي .

---

(١٣٥) ذكر المؤرخ (Kelly) بان صادق باشا كان صدرًا اعظمًا والصحيح انه كان يشغل منصب وزير الخارجية في هذه الفترة . انظر الالتباس في Kelly, op. cit., p. 770.  
والمعلومات الصحيحة في : (IOR) L/P&S/18/B126 Para. 2, p. 1.

(١٣٦) مرة اخرى ينتبس الامر على (Kelly) عندما يذكر بان صادق باشا تلقى المعلومات من ناصر باشا والي البصرة في حين ان ناصر باشا لم يكن واليا على البصرة عام ١٨٧٨ حيث عزل عنها عام ١٨٧٧ وخلفه وكالة محمد منير باشا ثم عبدالله باشا الذي بعث بالمعلومات الى اسطنبول انظر الالتباس في Kelly, op. cit., p. 770 والمعلومات الصحيحة في Dairy, No. 18, August, 1877.

وبصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ هـ ص ٦٥ .  
يستطيع القاري المهتم بالامور السياسية متابعة التفاصيل عن العديد في المذكرة المطولة التي اعتمدنا عليها في اعداد بحث العديد . انظر هامش رقم ص وهي عبارة عن خلاصة المراسلات بين المقيم البريطاني في الخليج وحكومة الهند بشأن العديد .

## ٦ - الكويت :

قدم شيوخ الكويت<sup>(١٣٧)</sup> واتباعهم من نجد وسكنوا بالقرب من ام  
قصر الى جوار خور عبدالله ردها من الزمن ، وعندما بسطت ولاية البصرة  
سيادتها على تلك المنطقة في اوائل القرن السابع عشر ، توجه الشيوخ  
واتباعهم الى خليج بويان<sup>(١٣٨)</sup> . وفي عام ١٧٥٦ على وجه التقريب  
استطاع احد افراد ال الصباح ان يتزعم مجموعة من قبائل العتوب<sup>(١٣٩)</sup>  
والعوازم والرشايدة وبني خالد والعجمان والدوسر وعنز وظافر ، بلغ  
عددهم أربعة آلاف نسمة تقريبا ، وان يشكل اول امارة في الكويت<sup>١٤٠</sup> ،  
في الجهة الجنوبية الشرقية من ساحل خليج القرين الذي يعتبر اوسع  
خليج في منطقة الخليج العربي حيث يمتد ٢٥ ميلا من الشرق الى الغرب  
و ١٣ ميلا من الشمال الى الجنوب واصبحت هذه الامارة البحرية بمرور

---

(١٣٧) الكويت مصغرة كوت ومعناه الحصن المشيد على ساحل نهر او  
بحر وربما جاء الاسم من حصن برتغالي شيد في القرن السادس عشر قرب  
خليج القرين .

Rilhard H. Sanger, The Arabian peninsula, London, 1954,  
p. 150.

Whigham, op. cit., p. 94.

(١٣٨) اعتمد المؤلف على تقرير (بلي) عن الكويت الذي كتبه عام ١٨٧٤  
وصفا لزيارته لها في عامي ١٨٦٣ و ١٨٦٥ .

(١٣٩) العتوب تجمع قبلي يضم قبائل ال صباح وال خليفه  
والجلاهمة .

Sanger, op. cit., p. 150; Philpy, op. cit., p. 25.

The Middle East, A political and Economic Survey, (١٤٠)

Edited By Peter Mansfield, London, 1973, p. 186.

الزمن مركزا طبيعيا لتجارة شمال شرق الجزيرة العربية<sup>(١٤١)</sup> . ومنها كانت تتجه يوميا تقريبا القوافل المحملة بمختلف البضائع الى نجد وحائل فضلا عن ذلك اصبحت هي المورد لمختلف بضائع التهريب وبدرجة الاولى الاسلحة النارية التي كانت تنقل عن طريق الزبير لبيعها على القبائل التي تسكن العراق كما ان بعض تجارها كانوا يعملون في تهريب ما تمنعه السلطات العثمانية في البصرة مثل الخيل ابان الحروب والحبوب في فترات القحط<sup>(١٤٢)</sup> وبفضل مهارة اهلها في بناء السفن الشراعية ، تلك الحرفة التي تعلموها من بناء السفن في مسقط<sup>(١٤٣)</sup> . اخذوا يصنعون سنويا حوالي ٢٠ - ٢٥ سفينة<sup>(١٤٤)</sup> حتى اوائل العقد الاول من القرن العشرين في حين ارتفع هذا العدد الى ١٢٠ سفينة في عام ١٩١٣<sup>(١٤٥)</sup> وكانوا يستوردون اخشابها وجبالها وقماش اشترعتها من اقليم الملايو في الهند<sup>(١٤٦)</sup> . واصبح اهلها نتيجة لذلك بحارة ممتازين اشتهروا بصيد الاسماك واستخراج اللؤلؤ واخذت سفنهم الكبيرة تبحر الى الهند وزنجبار فسي شرق افريقيا<sup>(١٤٧)</sup> . وبلغ عدد السفن التي اشتركت في الغوص على اللؤلؤ او

Busch, op. cit., p. 32.

(١٤١)

(١٤٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٨ .

Whigham, op. cit., p. 95.

(١٤٣)

Lorimer, op. cit., IIB, p. 1054.

(١٤٤)

Koweit C. T. R., 1913 - 1914, p. 5.

(١٤٥)

(١٤٦) حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، الطبعة الاولى ،

١٩٣٥ ، ص ٩٠ .

(١٤٧) محمد الهاشمي ، اعمال مدحت باشا ، مجلة اليقين ، الحقبة

الثانية ، ح ٤ ، السنة الثانية ، ربيع الثاني ١٣٤٢ ، ص ٢٤٦ .

تاجرت في بيعه في بعض السنين حوالي ٨٠٠ سفينة من مختلف الاحجام منها الشوعي والسنوك والبثيل والجالبوت وابيوم ، كان بعضها يتسع لعدد يتراوح بين ٦٠ - ٧٠ شخصا في حين كان صغيرها لا يتسع سوى خمسة اشخاص<sup>(١٤٨)</sup> ، كما قيل ان عدد سفن اهل الكويت بلغ احيانا ٣٠٠٠ (الفين سفينة)<sup>(١٤٩)</sup> . ورغم البيئة القاسية للكويت استطاع اهلها تطوير مجتمعهم بالشكل الذي يتغلبون فيه على تلك البيئة<sup>(١٥٠)</sup> . وغدا عدد بحارتها في اوائل القرن العشرين حوالي اربعة الاف ملاح<sup>(١٥١)</sup> وبالإضافة الى مدينة الكويت التي وصفها آدموف في اوائل القرن العشرين بالنظافة ، مقارنة مع بقية مدن الخليج ، والشوارع الواسعة ، والاسواق المزدهرة بمختلف انواع السلع وخاصة الاسلحة النارية<sup>(١٥٢)</sup> ، كانت هناك الجهره والكاظمة الواقعتان في النهاية الغربية من خليج الكويت على طريق البصرة الكويت التجاري . وعلى الرغم من ان الكويت نمت بسرعة خلال القرن التاسع عشر الا ان ثروتها وموقعها لم يكونا يلفتان النظر<sup>(١٥٣)</sup> . وظلت علاقتها الاقتصادية بالبصرة قائمة وكانت تتصل بها عن طريق الياسة والماء

---

(١٤٨) عبدالعزيز الرشيد ، مغاصات اللؤلؤ ، مجلة اليقين ، ح ٧ ، السنة الثانية ، رجب ١٣٤٢ ، صص ٤٣١ - ٤٣٢  
 Busch, op. cit., p. 32.

(١٤٩) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٣ لسنة ١٣١١ ، ص ٨٥ .  
 الزوراء ١٥٠ ، ١٧ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ .  
 Busch, op. cit., p. 32. (١٥٠)  
 Whigham, op. cit., p. 93. (١٥١)

(١٥٢) آدموف ، المصدر السابق ، ص ٤٨  
 Whigham, op. cit., p. 95 ;  
 Whigham, op. cit., p. 83 ; Busch, op. cit., p. 32. (١٥٣)

فالطريق الاول كان يبدأ من البصرة ويمر بالزبير والجهرة وينتهي بالكويت<sup>(١٥٤)</sup> ويستغرق ستاً وعشرين ساعة<sup>(١٥٥)</sup> . اما الطريق الثاني فكان يتم بواسطة السفن الشراعية من البصرة الى الفاو ومن هذه الاخيرة الى الكويت والمسافة بين الفاو والكويت كانت تستغرق بواسطة السفن الشراعية حوالى اثنتي عشرة ساعة<sup>(١٥٦)</sup> .

ومن الناحية السياسية كان شيخ الكويت مواليا للدولة العثمانية ويتقاضى منها سنوياً حوالى ١٥٠ كاره تمر باسم «النطارة»<sup>(١٥٧)</sup> وذلك لمنع تجاوزات العشائر البدوية على البصرة فى موسم تجارة التمور الذي غالباً ما يمتد من آب - تشرين الاول من كل عام ، عندما كان الرؤساء وعدد من المسلحين يأخذون على عاتقهم مساعدة السلطة العثمانية فى البصرة فى احلال الامن والقضاء على ما يعرقل التجارة فى شط العرب ورأس الخليج وقد اعترف اهل الكويت وشيوخهم بالسيادة العثمانية على اراضيهم<sup>(١٥٨)</sup> .

Busch, op. cit., p. 34.

(١٥٤)

(١٥٥) ابراهيم فصيح الحيدري ، كتاب عنوان المجد فى بيان احوال بغداد والبصرة ونجد ، بغداد ، ص ١٩٦٣ .

(١٥٦) بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩ ، ص

١٧٩ .

(١٥٧) الزوراء ، ٥٦٧ ، ١٥ شعبان ١٢٩٢ هـ ، على الشرقي ، البصرة ، مجلة اليقين ، العدد السابع ، السنة الثانية ، ١ رمضان ١٣٥٣ ، ص ٣٠٦ وبصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ، ص ١٧٣ . ورد فى المصدر الاخير ٢٥٠ طناً من التمور عن الكاره انظر الاوزان .

(١٥٨) يبدو ذلك من تقارير المقيم البريطانى فى بغداد Kemball فى منتصف القرن التاسع عشر ومن تقرير (بلي) المقيم البريطانى فى الخليج



وكانوا يعتبرون انفسهم من رعية السلطان العثماني مثل سائر سكان وشيوخ الامارات العربية في منطقة الخليج العربي مع الاحتفاظ باستقلالهم الذاتي .  
وقد حاول نامق باشا والي بغداد ( ١٨٦١ - ١٨٦٧ ) ان يغري شيوخ الكويت ويخضعهم للسلطة العثمانية المباشرة الا انهم لم يرضخوا للمحاولات التي ارادتها فرض الضرائب عليهم وظلوا يتمتعون باستقلالهم ويرفعون اعلامهم الخاصة على سفنهم وحيثا كانوا يرفعون الاعلام العثمانية والهولندية والبريطانية تبعا لما توفره تلك الاعلام من امتيازات (١٥٩) .

وكان رد فعل حكومة الهند لسياسة نامق باشا في الكويت هو محاولتها التقرب من شيوخها عن طريق مقيمها في الخليج العربي او وكيلها في البصرة فبدأت زيارة ( بلي ) للكويت عام ١٨٦٣ وتبعها زيارة اخرى عام ١٨٦٥ وتوطدت علاقات الصداقة بين الوكلاء البريطانيين وشيوخ الكويت وزاد التعاون بينهما واخذ الشيوخ احيانا يستشيرون المقيم البريطاني في الخليج او الوكيل في البصرة في بعض شؤونهم الخاصة والعامة ، ويتعاونون وايامهم في المسائل التجارية وفي الحفاظ على امن الخليج . (١٦٠)

---

الذي زار لكويت في عامي ١٨٦٣ و ١٨٦٥ والذي كتب تقريره عام ١٨٧٤ .  
انظر ايضا :  
Whigham, op. cit., pp. 101 - 102; Sanger, op. cit., p. 151.

يذكر اصبحت الكويت تحت السيادة العثمانية منذ ١٨٢٩ .  
انظر ايضا : عبدالله باشا اعيان ، كتاب تراجم اشياخ البصرة ،  
مخطوط ، ورقة ٩ .

Ali Haydar, op. cit., p. 55.

(١٥٩)

(١٦٠) هناك مجموعة من الرسائل تشير الى التعاون بين بريطانيا

وشيوخ الكويت منذ ١٨٦٣ منها :

آ - رسالة من (بلي) الى شيخ الكويت صباح بن جابر مؤرخة ٢٧

٢

وعندما تعين مدحت باشا واليا للعراق (١٨٦٩ - ١٨٧٢) اراد ان يضع نهاية لتعدد الاعلام في الكويت ويحد من التغلغل البريطاني فيها فبدأ بمفاوضة شيوخها ومنحهم كافة الامتيازات التي كانوا يتمتعون فيها على ان يعتبروا انفسهم جزءاً من الامبراطورية العثمانية وعلى ان يتخذوا العلم العثماني رأية لهم ، وقد وافق شيوخ الكويت على ذلك واصبحت اراضيهم سنجقا اي قضاءً تابعاً من الناحية الاسمية الى البصرة بموجب اتفاق رسمي وامر سلطاني صادر من أسطنبول (١٦١) . ولكن القضاء ظل معفوا من كافة الرسوم والضرائب ودون ان تمارس فيه الدولة العثمانية او ولاية البصرة اي نفوذ سياسي او اداري او كمركي سوى استمرار العلاقات الاقتصادية والولاء الاسمي للدولة العثمانية . وقد استطاع مدحت باشا استمالة شيوخ الكويت الى جانبه ابان الحملة للاحصاء عام ١٨٧١ حيث وضعت الكويت مقاتليها وسفنها تحت تصرف القيادة العثمانية بل وساهمت بشكل ايجابي

---

محرم ١٢٨٠ تموز ١٨٦٣ يعلمه عن توسطه له عند حاكم بوشهر لتمشية اموره التجارية .

ب - رسالة من (بلي) الى الشيخ صباح بن جابر مؤرخة ٣ ربيع الاول ١٢٨٠ آب ١٨٦٣ يشكره على تعاونه في ائارة رأس الخليج وتسهيل الملاحه هناك .

ج - رسالة من (بلي) الى الشيخ صباح مؤرخة ١١ ايلول ١٨٦٣ يوضح له كيفية معاملته للرعايا الاجانب في الكويت بناء على سؤال وجهه الشيخ صباح الى المقيم . وبعض هذه الرسائل باللغة العربية وبعضها عبارة عن ترجمة ركيكة لنصوصها بالانكليزية . للاستزادة يمكن مراجعة الملف الذي يحوى هذه الرسائل وغيرها في عام ١٨٦٣ .  
(IOR) R/15/1/181, Persian Gulf Residency, Bushire,  
Native Letters outword.

Ali Haydar, op. cit., p. 55.

(١٦١)

في الحملة (١٦٣) \* ويذكر الدكتور نوار بأن سياسة عدم المبالاة التي ابدتها  
العثمانيون في الخليج بعد مدحت باشا أدت الى استعادة الكويت لشخصيتها  
كأمانة مستقلة استقلالاً ذاتياً (١٦٣) \* والواقع يشير الى ان الدولة العثمانية  
جاهدت في الاحتفاظ بسيادتها في منطقة الخليج العربي الا انها جوبهت  
بضغط سياسي وعسكري بريطاني لم تستطع الصمود في وجهه لضغف  
امكانياتها ، هذا من جهة ومن جهة اخرى لم تكن الكويت يوماً من الايام  
الا مشيخة مستقلة استقلالاً ذاتياً تعترف بالسيادة العثمانية واستمر ذلك حتى  
بعد توقيعها معاهدة مع حكومة الهند في عام ١٨٩٩ \* وتعترف المصادر  
العثمانية ان الكويت لم تدفع يوماً من الايام اضرية الى الدولة وانما كان  
شيخها هو المسؤول عن ادارة كمركها وهو الذي يعين نسبة تلك  
الرسوم (١٦٤) \* وظلت الدولة العثمانية عن طريق السلطة المحلية في  
البصرة تدفع لشيخ الكويت المنحة السنوية من التمر (١٦٥) لقاء حفاظهم  
على أمن شط العرب ورأس الخليج \*

وبعيد حملة الاحساء اعزت حكومة الهند الى وكيلها المساعد في  
البصرة بتمتين عرى الصداقة مع شيخ الكويت كما طلبت من قبل من  
المقيم البريطاني في الخليج ان يفعل عام ١٨٦٣ عندما حاول نامق باشا الحاق

---

(١٦٢) انظر حملة الاحساء ، ص ٨٠ \*

(١٦٣) الدكتور نوار ، العراق الحديث ، ص ٤٣٤ \*

(١٦٤) الزوراء ، ٥٦٧ ، ٢٥ شعبان ١٢٩٢ هـ \*

بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٣ ، لسنة ١٣١١ ، ص ٧٧ \*

(١٦٥) بشأن المنحة انظر ص ١١٦ \*

الكويت بالدولة العثمانية (١٦٦) • وتظهر العلاقات البريطانية الكويتية بوضوح عند الازمات ففي عام ١٨٨٦ عندما حاول العثمانيون تجديد بناء الحصن العسكري في الفاو كان الدور البريطاني هو حث شيوخ الكويت لتقديم احتجاج ضد بنائه بصفتهم مالكين لبعض البساتين في الفاو (١٦٧) • وظلت الكويت بعيدة نسبيا عن التدخل البريطاني المباشر وذلك لقربها من البصرة قاعدة الاسطول العثماني ولوضوح تبعيتها ولو من الناحية الاسمية للدولة العثمانية ولشحة أمكانياتها حيث ان الكويت كانت تعتمد حتى في علف حيواناتها على ما يأتيها من البصرة عن طريق الزبير ناهيك عن ماء الشرب الذي كانت تحصل عليه من شط العرب كما انها كانت تزود باللحوم ومنتجات الالبان عن طريق القبائل البدوية في نجد وجبل شمر (١٦٨) التي كانت تقدم الى خارج اسوارها لمقايضة منتجاتها بسلع اخرى ، ورغم ما ذكرنا عن كثرة عدد سفنها وملاحيها الا ان بحارتها كانوا

(١٦٦) هناك رسالتان هامتان بين عبدالله الصباح شيخ الكويت عام ١٨٧٣ وبين نائب قنصل البصرة البريطاني روبرتسون يتضح من مضمونها عمق العلاقات بين الطرفين وتشير الى اعتماد الشيخ في كثير من الامور على القنصل البريطاني في البصرة •  
الرسالتان مؤرختان في ٢٦ ذي القعدة ١٢٨٩ و ١٥ شوال ١٢٩٠ / ١٨٧٣ •

(PRO) FO/602/54 File No. 7. old. Friendly Letters from the Sheikhs of Mohamarah and Kuwait etc.

(PRO) FO/78/4901. (١٦٧)

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد Tweedie المرقم ١٦٤ والمؤرخ في ١٤ آذار ١٨٨٧ المرسل الى وزارة الخارجية البريطانية •

Whigham, op. cit., p. 95. (١٦٨)

يزاولون اعمال محدودة في النقل البحري لاسيما بعد توافد السفن البخارية الى المنطقة واحتكارها لمعظم التجارة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، وظل نطاق اعمال اهل الكويت مقتصرًا بين القطيف جنوبًا والبصرة شمالًا وهم يحملون صناديق التمور لاغراض التجارة المحلية<sup>(١٦٩)</sup> .

وازداد الاهتمام البريطاني بالكويت عند ظهور بوادر المشروع الالماني لد سكة حديد بغداد<sup>(١٧٠)</sup> ومحاولة الروس الحصول على مخزن للفحم فيها واقترن بتولي مبارك الصباح مشيخة الكويت عام ١٨٩٦ بعد قتله لاختويه محمد وجراح<sup>(١٧١)</sup> الموالين للدولة العثمانية ، ورغم ان يوسف ال ابراهيم المقيم في الدورة<sup>(١٧٢)</sup> وصهر الشيخ محمد الصباح اصطحب اولاد الشيخ المقتول الى البصرة ليطلب عون واليها الا ان جهوده باءت بالفشل<sup>(١٧٣)</sup> ، ويذكر الدكتور جمال زكريا بان يوسف ال ابراهيم اتهم مبارك بقتل اخويه لانهما كانا على وشك طلب الحماية العثمانية لمواجهة المؤامرات

---

Lorimer, IIB, p. 1053.

(١٦٩)

Whigham, op. cit., pp. 93-94.

(١٧٠)

(١٧١) يمكن الاطلاع على تفاصيل الاحداث التي وقعت في الكويت في

عديد من الكتب العامة عنها منها :

H. R. P. Dickson, Kuwait and Her Neighbours,  
London, 1956.

العقود الدرية ( مخطوط ) . والدكتور حسن سليمان محمود ،

الكويت ماضيها وحاضرها ، بغداد ، ١٩٦٨ . راشد عبدالله الفرحان ،

مختصر تاريخ الكويت ، القاهرة ، ١٩٦٠ .

(١٧٢) تقع الدورة على ضفة شط العرب اليمنى في منتصف المسافة

بين البصرة والفاو .

(١٧٣) العقود الدرية ( مخطوط ) ورقة ٩٨ - ١٠١ .

البريطانية في الخليج وأكد للوالي « بن مبارك عميل للانكليز وطالب بتدخل الدولة بتدخل الدولة العثمانية لطرد مبارك ومنح المشيخة الى احد ابناء الشيخ محمد الصباح» (١٧٤) الا ان مبارك لم يكن غافلا عما يدور حوله كما ان حكومة الهند هي الاخرى لم تكن غافلة فكانت تراقب وتخطط لما يدور في المنطقة من احداث واستقر الرأي على ان يكتب مبارك الى مشير العرقة السادسة في بغداد رجب باشا (١٧٥) • يدعى فيها بان ما حدث في الكويت سوف لا يؤثر مطلقا على ولائه للدولة وقد توجه رجب باشا الى البصرة في تشرين الاول ١٨٩٧ لحل النزاع بين والي البصرة وقائد الاسطول العثماني فيها (١٧٦) وربما للاطلاع عن كثب على الاحداث التي وقعت في الكويت ، وبعد عودته كتب الى أسطنبول يقبر السلطات فيها بان ما حدث في الكويت يعتبر من الامور الداخلية الشائعة في المنطقة وأكد ان من مصلحة الدولة العثمانية عدم الدخول في القضية و اضاف بان تدخلها ربما يؤدي الى ضياع الكويت (١٧٧) • وقد أخذت الدولة بوجهة نظره ولم تتدخل في شؤون الكويت •

وكما ذكرنا لم تكن حكومة الهند تعير أهمية كبيرة للكويت الى

---

(١٧٤) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٦٠ •  
 (١٧٢) اعتقد الدكتور جمال قاسم بان رجب باشا هو والي بغداد والصحيح كما هو اعلاه ، اما والي بغداد في هذه الفترة فهو عطا الله باشا •  
 انظر الالتباس في الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات ، ص ٢٦٠ والمعلومات الصحيحة في العزاوي ، ص ص ١٢٥ ، ١٣٠ •

The Affairs of Kuwait, 1896-1901, Great Britain, (١٧٦)  
 1971, Vol. I, Consul-General Loch to Government of India,  
 Baghdad, Dec. 22, 1897, Part, I, p. 25.

(١٧٧) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٦٠ •

تسعينات القرن التاسع عشر واكتفت بعلاقات الصداقة التي كانت تربطها بشيوخها ولم تحاول عقد اتفاقية على غرار ما فعلته مع البحرين الفيسية بمغاص لؤلؤها او مع المشيخات العربية في الساحل العماني لدرء اخطار « القرصنة » التي قد تتعرض لها تجارتها في الخليج العربي ولكن عندما وقع اختيار المهندسين الالمان على الكويت كنهاية لسكة حديد بغداد (١٧٨) وعندما اخذت روسيا تبحت عن محطة للفحم في الكويت (١٧٩) نشطت دوائر حكومة الهند في المنطقة لطرح مخططات بديلة لمواجهة ما يهدد مصالحها في منطقة الخليج العربي وما ان قتل مبارك اخويه في مايس ١٨٩٦ حتى زار الكويت الكابتن Baker قائد الباخرة البريطانية الحربية Sphinx في آب ١٨٩٦ وكتب يقول : « ان الكويت تعتبر مقاطعة عربية مستقلة ولكن للعثمانيين فيها نفوذ كبير وذكر بانه قام بزياره الشيخ مبارك الذي وجده يرفع العلم العثماني على مقر اقامته » (١٨٠) وتلت هذه الزيارة زيارات اخرى تمهيدا لابعاد الكويت عن الدولة العثمانية وقد مارست اجهزة حكومة الهند في منطقة الخليج العربي دورها في دفع شيخ الكويت الى طلب حماية حكومة الهند التي تظاهرت بعدم رغبتها في قبول تلك الحماية امعانا منها في تعجيز اشيوخ ، وفي ايلول ١٨٩٧ بعث المقدم ميد Meede المقيم البريطاني في الخليج مساعده جاسكن الى الكويت الذي بعث منها تقريرا جاء فيه : « ان الشيخ مبارك اخبره بانه

---

Willson, The Persian Gulf, pp. 248-249. (١٧٨)

The Affairs of Kuwait Vol. I, Consul-General (١٧٩)

Loch to Government of India Baghdad, December, 22, 1897 p. 25.

The Affair of Kuwait Vol. I, India Office to (١٨٠)

Foreign Office March, 24, 1897 P. 2.

وشعبه يرغبان بان يريا الكويت تحت الحماية البريطانية مثلما حدث في البحرين ومشيخات الساحل العماني واذا منحت بريطانيا حمايتها له ( كما قال الشيخ ) فانه يعد بريطانيا بالمحافظة على النظام واطاعة القانون في ذلك الجزء من الخليج يؤازره ٢٥٠٠٠ مسلح ، ويضيف جاسكن قائلا « ليس هناك من شك بان الشيخ مبارك شأنه شأن الشيوخ الصغار الاخرين في الساحل العربي مستعد تماما لطلب الحماية البريطانية او العثمانية حسبما تظهر تلك الحماية من افضلية بالنسبة لمصلحته » • واردف جاسكن قائلا : « ان الكويت تمتلك خليج ممتازا وستصبح تحت حمايتنا بدون شك واحدة من الاماكن الاكثر اهمية في الخليج العربي لان الكويت هو الميناء المقترح للمشروع البريطاني لمد سكة حديد بورسعيد عبر نجد الى الخليج العربي الذي هو قيد الدرس الآن (١٨١) • وان امتلاك الكويت سيساعدنا على حماية التجارة مع الداخل وستزداد هذه التجارة تحت اشرافنا » ويقول : « ولكنني متأكد بان الحكومة العثمانية ستدعي لنفسها بعض الحقوق في الكويت وشيخ الكويت على سبيل المثال يرفع العلم العثماني على مقر اقامته وكان اسلافه يحملون لقب قائممقام بموجب فرمان صادر من الباب العالي •• » ولكن جاسكن يهدد في ختام تقريره بقوله : « اتنا سوف لانسمح مطلقا للنفوذ العثماني ان يجد طريقه الى الكويت لان العثمانيين بقدر ما انا متأكد منه لم يعقدوا اتفاقيات رسمية مع الشيوخ ولم

---

(١٨١) فيما يتعلق بمشروع سكة حديد بورسعيد الخليج العربي  
انظر تقرير :

The Affairs of Kuwait, Vol. I, Lieutenant - Colonel  
Meade to Government of India, Bushire, September 25,  
1897 and From Meade to Foreign Office.  
Bushire Macrh 28, 1898. pp. 20-22, 28.



يمارسوا اية حقوق سيادة في الكويت من قبل ، (١٨٢) .

وبعث العقيد ميد meade تقرير جاسكن الى حكومة الهند معلقا عليه  
لقد انجز جاسكن تعليماتي بدقة عندما قام بزيارة الكويت مصطحبا معه اغا  
محمد رحيم وكيلنا في البحرين وصديق الشيخ مبارك (١٨٣) . الذي على  
ما يبدو سهل المفاوضات لاتقانه المقتين العربية والانكليزية .  
وبعد زيارة جاسكن قصد الرائد البحري موبري Moubray الكويت  
في ١٨٩٧ ومنها كتب تقريرا الى المقيم ميد ذكر فيه « ان الشيخ مبارك تسلم  
رسالة من الشيخ عيسى شيخ البحرين يحثه فيها على قبول الحماية  
البريطانية ، كما ان شيخ الكويت ابدى رغبته في التخلص من النير العثماني  
والانضواء تحت الحماية البريطانية » (١٨٤) .

ومن جهة اخرى يكتب القنصل البريطاني العام في بغداد قائلا : « رغم  
ان الكويت خارجة عن نطاق مسؤولياتي وتابعة للمقيم البريطاني في الخليج  
ولكنني اؤكد ان اى احتلال من قبل الدولة العثمانية لها سيكون عائقا امام  
مصالحتنا التجارية في العراق » ويضيف « لم يمر يوم دون أن تحاول  
السلطات العثمانية الاضرار بالتجارة البريطانية تارة باسم الحجر الصحي  
واحيانا عن طريق اصرارهم على ممارسة السيادة على مصب شط العرب في

---

The Affairs of Kuwait Vol. I, Major Meade to (١٨٢)  
Government of India, Bushire, September, 25, 1897, pp.  
20-21.

Ibid, p. 21. (١٨٣)

The Affairs of Kuwait Vol. 1, Lieutenant - (١٨٤)  
Commander Moubary to Lieutenant Colonel Meade, Pigeon  
at Bushire, November, 7, 1897, p. 28.

الفاء « (١٨٥) » •

وم ورد في تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد يعبر بوضوح عن المخاوف الحقيقية لحكومة الهند لان السيطرة على مصب شط العرب يعني التحكم في تجارة وادي الرافدين وعربستان المنطقتين الغنيتين بخيراتها •

ويورد الدكتور جمال زكريا قاسم رأيا يحاول فيه ابعاد تبعية الكويت عن الدولة العثمانية عندما يقول : « لقد طلبت حكومة الهند من المقيم البريطاني في الخليج ان يبحث الوضع السياسي للكويت وعلاقتها بالدولة العثمانية كتمهيد لاعلان الحماية • وقد قدم كمبال (Kemball) المقيم ابريطاني في الخليج بكتابة تقرير مفصل هام عن امانة الكويت نفي فيه تبعية الكويت للدولة العثمانية » (١٨٦) ولكن هناك ثمة ملاحظة على ما اورده الدكتور زكريا حيث ان A. B. Kamball شغل منصب المقيمة في الخليج للفترة (١٨٥٢ - ١٨٥٦) و C. A. Kamball شغل الوظيفة في الحقبة (١٩٠٠ - ١٩٠٤) (١٨٧) فالاول بعيد عن فترة الاتفاقية والثاني اعقب الاتفاقية البريطانية الكويتية ، ولم يتوضح ايها كان يقصد الباحث مع

---

The Affairs of Kuwait Vol. I, Consul-General (١٨٥)  
Loch to Government of India, Baghdad, December, 22, 1897,  
pp. 24-26.

(١٨٦) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٦٢ •

The Affairs of Kuwait Vol. I, p. XXXIII. (١٨٧)

منذ عام ١٨٧٣ اصبح روس (Ross) مقيما في الخليج وأستمر لغاية ١٨٩٠  
عندما اعقبه تالبوت (Talbot) حتى عام ١٨٩٤ وولسن (F.A. Willson)  
حتى عام ١٨٩٧ و (Meade) حتى عام ١٩٠٠ وكمبال (C. A. Kamball)  
١٩٠١ - ١٩٠٤ من مجموعة تقارير بوشهر •

العلم ان أي . بي . كمبال لم ينكر السيادة العثمانية على الكويت (١٨٨) \* وانما الذي دحض اتبعية هو وكهام (Whigham) في صدد مناقشته لاراء كل من (بلي) و (كمبال) و (كرزون) (١٨٩) الذين اعترفوا بشكل متفاوتة بالسيادة العثمانية على الكويت \*

وفي ٢٣ كانون الثاني ١٨٩٩ وقع شيخ الكويت اتفاقية مع المقيم ابريطاني في الخليج مقابل ان يحصل على مبلغ قدره ١٥٠٠٠٠ روية من حكومة الهند تدفع له من خزينة بوشهر يتسلمها الشيخ مبارك او وكيله في البحرين بناء على طلب الشيخ نفسه (١٩٠) \* وقد تساهلت بريطانيا بعد هذه الاتفاقية مع امارة الكويت في تصدير الاسلحة اليها ونتج عن هذا تساهل ان تحولت الكويت الى مركز لتجارة السلاح وكانت هذه الاسلحة توزع من قبل السلطات البريطانية على رجال القبائل وتحرضهم على استخدامها. في مائة السلطات العثمانية (١٩١) \* وعندما تعين حمدي باشا ولاية البصرة للمرة الثانية ١٨٩٨ - ١٨٩٩ قرر إرسال موظف عثماني لإدارة ميناء الكويت (١٩٢) ، وعزم على فتح مركز للمحجر الصحي فيها

Sovereignty (١٨٨) لقد استعمل كمبال لفظة السيادة في ذكر العلاقة بين الدولة العثمانية والكويت \*  
Whigham, op. cit., pp. 101-103. انظر :  
G. N. Curzon, Persia and The Persian Question, (١٨٩)  
London, 1892, p. 462.

أكد بشكل لايقبل الشك سيادة السلطان على الكويت \*  
The Affairs of Kuwait, Vol. I, Government of (١٩٠)  
India to Lord G. Hamilton February, 12, 1899, pp. 39-40.

(١٩١) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٧١ \*  
The Affairs of Kuwait, Vol. I., Consul Wratishlaw (١٩٢)  
to sir N O' Conor, Bussorah, August, 25, 1899, p. 90.

واراد ان يؤسس دائرة كمرك عثمانية هناك الامر الذي ادى الى احتجاج السفير البريطاني في اسطنبول لدى الباب العالي خوفا من امتداد النفوذ الالمني الى رأس الخليج العربي ، كما ان بريطانيا روجت في هذا الوقت موضوع طلب مبارك الحماية الايرانية تحت تأثير صديقه شيخ المحمرة (١٩٣) وما وصلت تلك الشائعة الى مسامع والي البصرة اخبر الباب العالي الذي امر باجراء تحقيق في ذلك وابان اشغال الدولة العثمانية بالتأكد من صحة الانباء عن طلب الشيخ الحماية الايرانية نرى السفير البريطاني في اسطنبول يكتب الى وزير خارجيته بانه حان الوقت لرؤية العلم البريطاني وهو يرفرف في سماء الكويت (١٩٤) . يبدو ان بريطانيا باثارتها موضوع طلب شيخ الكويت الحماية الايرانية ارادت معرفة موقف الدولة العثمانية من الحماية الاجنبية على الكويت وعندما شعرت من عدم خطورة ما يواجهها بشأن الكويت جاهرت بامر الاتفاقية المعقودة بينها وبين الكويت . حيث كان اعلانها بمثابة لكمة قوية ضد المصالح العثمانية في منطقة الخليج العربي وتهديدا لحقوقها في العراق (١٩٥) .

وعمدت الدولة العثمانية الى تحريض حليفها ابن رشيد ضد شيخ مبارك واستجاب لدعوتها ودارت بينه وبين مبارك عدة معارك اسفرت عن اندحار الاخير عام ١٩٠١ ، وقد تدخلت بريطانيا عن طريق قنصلها في

---

The Affairs of Kuwait, Vol. I, Consul Wratishaw (١٩٣)  
to sir N O'Connor, Bussorah, October, 3, 1899, pp. 90-91.

Ahe Affairs of Kuwait Vol. I, Sir N. O'Connor to (١٩٤)  
Marquess of Salisbury, November, 6, 1899, No. 516, p. 91.

(١٩٥) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٧٣ .

البصرة لتسوية الامر بين الشيخ مبارك والامير عبدالعزيز ابن رشيد عارضة على الامير الصلح متعهدة له نيابة عن شيخ الكويت بعدم مناصرة اعدائه وبشكل خاص عبدالرحمن بن فيصل ، وقد اشار قنصل البصرة الى الاضرار التي تلحق بالتجارة في رأس الخليج العربي من جراء استمرار تلك الحروب وختم رسالته بعبارة تهديد في حالة تعرض الكويت لاي هجوم من قبله (١٩٦) \* وان مما يثير الانتباه ان عبدالعزيز بن عبدالرحمن افلح في العام الثاني ١٩٠٢ من دخول الرياض ودحر بن رشيد بدعم من شيخ الكويت \* وخلافا لتعهدات اقنصل البريطاني \* وفي اوائل القرن العشرين زاد الاهتمام الروسي بالخليج العربي تكررت زيارة بواخرها للكويت (١٩٧) الامر الذي اقلق حكومة الهند وجعلها تسارع بتنظيم خط للبريد تابع لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية التي اخذت ترسل باخرة بريد الى الكويت كل اسبوعين منذ تموز ١٩٠٣ لتكون على علم بما يجري فيها ، وفي كانون الاول ١٩٠٤ اخذت ترسل باخرة سريعة الى ميناء الكويت في في الاسبوع الذي لا تصلها بواخر البريد العادية (١٩٨) بالاضافة الى مبادرتها بتعيين ( Knox ) كوكيل سياسي لها في نفس العام ليوافقها بأخبار الكويت عن كتب \*

وفي عام ١٩٠٥-١٩٠٦ وصلت الكويت حوالي خمسين باخرة كلها

---

(١٩٦) رسالة راتسلو قنصل بريطانيا في البصرة الى عبدالعزيز بن رشيد أمير نجد وملحقاتها المؤرخة في ٢٩ أيلول ١٩٠١ (الرسالة باللغة العربية)

(PRO) FO/195/2096.

انظر :

(PRO) FO/195/2138, Baghdad and Basra Received, (١٩٧) 1903.

Lorimer, IIB, p. 1058.

(١٩٨)

بريطانية بلغ مجموع حمولتها ٥١٨٩٣ طن (١٩٩) وكانت قيمة البضائع المستوردة الى الكويت عن طريق البحر في هذه الفترة حوالي ٤٨٨٩٤٩ روبية كانت بينها الاسلحة والذخيرة وغالبيتها بريطانية وثلاثة ارباع هذه الواردات كانت تهرب الى العراق عن طريق الزبير (٢٠٠) ويستورد بأنمانها الرز والتبغ والتمور الطازجة والشعير وكانت واردات الكويت أكثر من صادراتها لانخفاض رسوم كمرکہا البالغة ٢٪ فقط وكانت تعوض ذلك عادة باللؤلؤ وكان معظم تجارتها عبارة عن تجارة الترانسيت والتهريب فكان هناك أنواع معينة من الاقمشة الهندية التي كانت تستوردها وتعيد تصديرها مباشرة الى البصرة وفي الوقت الذي كانت تستورد التمور الطازجة من البصرة كانت تقوم باعادة تصديرها الى موانيء الخليج العربي كما كان تجارها يقدون الى البصرة للتوجه الى بغداد لشراء الخيل بغية تهريبها الى الهند (٢٠١) \*

ولمواجهة مسألة فرض بريطانيا الحماية على الكويت بادرت الدولة العثمانية على اقامة حاميات عسكرية في ام قصر وصفوان وجزيرة بوبيان ربما حدث ذلك بناء على اقتراح من المانيا (٢٠١) اما بريطانيا فأنها أخذت تدعو مبارك شيخ الكويت على المطالبة بجزيرة بوبيان على اساس انها امتداد للاملاك الكويتية وحفاظا لمصالحها في المنطقة ضد التغلغل الالمانى \* وفي عام ١٩٠٧ اعتبرت حكومة الهند جزيرة بوبيان خاضعة

---

Ibid. (١٩٩)

No. 105/3/1 المركز الوطني للوثائق ، ملفات الداخلية  
Admin. Reports, Basra, p. 8.

Lorimer. IIB, pp. 1058. (٢٠١)

Whigham, op. cit, p. 107. (٢٠٢)

لكويت بعد ان اكد الشيخ مبارك بموجب ارتباط سري آخر وقعه في ١٥ تشرين الاول ١٩٠٧ ما سبق ان تعهد به للحكومة البريطانية بموجب اتفاقية عام ١٨٩٩ بعدم التنازل عن اى جزء من امارته لاية حكومة دون موافقة بريطانيا<sup>(٢٠٣)</sup> . وكانت تقصد المانيا والدولة العثمانية . اما روسيا فأن بريطانيا قد توصلت معها الى تسوية اعترفت فيها روسيا بالمصالح البريطانية في الخليج العربي<sup>(٢٠٤)</sup> .

وفي عام ١٩١١ نشطت تجارة تهريب الخيل من احراق عن طريق الكويت الى المحمرة ومنها الى الهند وبذلك خسرت دائرة الكمرک في البصرة موردا كبيرا<sup>(٢٠٥)</sup> . وفي عام ١٩١٢ وربما بايحاء من الوكيل البريطاني السياسي في الكويت قدم شيخ الكويت طلبا الى الوكيل البريطاني يعلن عن رغبته في استيراد الاسلحة دفاعا عن النفس لا لغراض التجارة مبررا طلبه بان القوافل التجارية الكويتية في طريقها الى نجد تعرضت لعمليات سطو من قبل عشائر العجمان الذين يحصلون على السلاح بسهولة وباسعار منخفضة من قطر ويعقد مقارنة بين سعر وحدة السلاح في قطر ١٥ - ١٨ باونا في حين ان سعر ذلك في الكويت بين ٤٠-٥٠ باونا ان وجد ذلك<sup>(٢٠٦)</sup> . وهكذا يراد من الطلب أعضاء صفة الشرعية

---

(٢٠٣) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٨٦ .

(٢٠٤) المصدر نفسه ، ص ٢٨٧ .

(٢٠٥) لغة العرب ، العدد ٥ تشرين الثاني ، ١٩١١ .

(IOR) L/P & S/10/112, Arms Traffic, Kuwait Trade

(٢٠٦) انظر نصر . رسالة الشيخ مبارك الصباح المؤرخة في ٢٧ جمادى الاولى ١٣٣٠ هـ / ١٤ مايس ١٩١٢ والموجهة الى الكابتن شكسبير Shakespear الوكيل السياسي في الكويت ورسالة اخرى بتاريخ ٢٨ جمادى الاولى ١٣٣٠ هـ .

على وجود السلاح في الجانب العثماني وعدم وجوده في المنطقة اخضعة للحماية البريطانية وكان معظم هذا السلاح يهرب الى العراق ويقع بيد العثمانيين التي كانت تحرضها بريطانيا ضد الدولة العثمانية ، وكانت حكومة الهند تبغي من وراء تهويل موضوع السلاح والقرصنة في هذه الفترة البدء بتنفيذ خططها الاخرى في احتواء الفاو والبصرة ، الا ان قيام الحرب العالمية الاولى عام ١٩١٤ وفر لها عناء المناورات .

#### ٧ - انفاو (٢٠٧)

جاءت اهمية الفاو عندما تأسست فيها اول محطة للتلغراف عام ١٨٦١ في موضع يقع بين جدولي حاجي عبدالله وحاجي رشيد ، الى جنوب ميناء البصرة بمسافة ستين ميلا (٩٧ كم) - كانت الباخرة تقطعها في سبع ساعات آنذاك (٢٠٨) - والى شمال بناية الحجر الصحي العثماني بمسافة لا تزيد على مائتي ياردة (٢٠٩) .

كانت مياه شط العرب تحدد الفاو من الشمال الشرقي والصحراء من الجنوب الغربي والمساحات الطينية المكسوة بالحشائش والطحالب من جهتي

---

(٢٠٧) اسم استخدمه الاوربيون للاشارة الى محطة التلغراف قرب مصب شط العرب كما ذكر ذلك لوريمر ، ونسب الباحث سالم سعدون المبادر في كتابه قضاء الفاو ، الى الدكتور مصطفى جواد قوله : ان كلمة الفاو كانت في الاصل الفاو وتعني الارض المكشوفة للناظر ، او الارض المحصورة بين مرتفعين ولكن الذي يثير الشك في هذا الاجتهاد بان هذه التسمية شاعت بعد بناء محطة التلغراف في عام ١٨٦١ ولم تتراد على لسان السواح الذين مروا بها قبل ذلك التاريخ Lorimer, IIA., p. 535. سالم سعدون المبادر ، قضاء الفاو ، دراسة في الجغرافية الزراعية ، بغداد ، ١٩٧٨ ، ص ١٧ .

(٢٠٨) بصرة سالنامه ، دفعه ٣ لسنة ١٣١١ هـ ، ص ٩٥ .  
Basra C.T.R., 1864-1866, p. 255. (٢٠٩)



الشرق والجنوب لدرجة كان يصعب النزول الى شواطئها في هاتين  
الجهتين<sup>(٢١٠)</sup> اللتين كانتا تقطعون مجموعة من الجداول الصغيرة التي لم  
يتجاوز طول الجدول الواحد منها ربع الميل ، لذا كانت تبدو وكأنها خلجان  
صغيرة<sup>(٢١١)</sup> .

ومن الزاوية الادارية ، ظلت الفاو ناحية صغيرة من نواحي البصرة  
حتى عم ١٩٠٣ عندما صيرها العثمانيون قضاء<sup>(٢١٢)</sup> لتزايد اهميتها  
العسكرية الا انها اهملت فيما بعد وعادت لتصبح ناحية اخرى<sup>(٢١٣)</sup> .

لقد زاد الاهتمام البريطاني بالفاو عندما فكر العثمانيون بتشييد حصن  
عسكري فيها في ثمانينات القرن التاسع عشر واختاروا له موقعا بين جدولي  
بوسعيد وملا عيسى الى جنوب دائرة التلغراف بمسافة ٦٨٠ ياردة ، يفصل  
بينهما ثلاثة وعشرون جدولاً<sup>(٢١٤)</sup> اما من الناحية السكانية فقد قدر عدد  
المقيمين فيها بمن فيهم العاملون في دائرة التلغراف والبريد والكمرك  
والحجر الصحي والحصن والمدنيون الآخرون في اوائل القرن العشرين  
بحوالي ١٧٠٠ نسمة يمثلون جنسيات مختلفة<sup>(٢١٥)</sup> . وقدرهم ميرزا حسن

---

(٢١٠) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 1.

Lorimer, IIA, p. 536. (٢١١)

(PRO) FO/195/2137 Baghdad and Basra. (٢١٢)

تقرير القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ ج ١١ نيسان ١٩٠٣ .

وميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٥ . بصره ولايتي

سالنامه سي ، دفعه ٣ لسنة ١٣١١ ، ص ٧٧ .

(٢١٣) امين عالي باس اعيان ، البصرة وانهارها ، مجلة لغة العرب ،

الجزء ٢ من السنة الثالثة ، رمضان ١٣٣١ ، آب ١٩١٣ ، ص ٥٧ ، هامش ٢ .

Lorimer, IIA, pp. 539-540. (٢١٤)

Ibid., p. 540. (٢١٥)

خان بعد هذا التاريخ يقليل ب ٢ - ٣ الاف نسمة<sup>(٢١٦)</sup> في حين وصل سكانها في عام ١٩١٣ (٥٠٠٠) نسمة<sup>(٢١٧)</sup> .

ان ما يميز الفاو عن سائر مدن الخليج الاخرى غابات النخيل الكثيفة التي تبدأ من مسافة حوالي اربعة اميال من رأس البشة<sup>(٢١٨)</sup> . ولا تبعد عن شاطئ شط العرب سوى مسافة تتراوح بين ٢٠٠ - ٨٠٠ متر وقدر عدد نخيلها عام ١٩٠٦ بحوالي ١٠٠٠٠ نخلة<sup>(٢١٩)</sup> وفي عام ١٩١٧ ب ٢٠٠٠٠ نخلة<sup>(٢٢٠)</sup> . وامتازت تمورها بالجودة وكانت ترسل الى البصرة لتعبثها في صناديق استعداداً لتصديرها الى اوربا وامريكا<sup>(٢٢١)</sup> .

لقد امتلك شيوخ الكويت بسايتين في الفاو قيل انهم حصلوا عليها عندما ساعدوا الحملة العثمانية الى الاحساء عام ١٨٧١<sup>(٢٢٢)</sup> . ولكن الاصح انهم امتلكوا تلك البسايتين في وقت سابق للحملة استنادا الى ما كتبه الحيدري في كتابه عنوان المجد الذي فرغ من تأليفه عام ١٨٦٩ عندما قال : « ان نهر الفاو من توابع نهر المعامر الذي كان ملكا لراشد السعدون والد ناصر باشا فأكرمه الى شيخ الكويت » . ويضيف المؤلف « والآن جميع الفاو في تصرف شيوخ الكويت<sup>(٢٢٣)</sup> » وكانت هذه البسايتين تدر عليهم ايراداً يقدر

---

(٢١٦) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٥ .

(٢١٧) امين عالي ، المصدر السابق ، ص ٥٧ .

(٢١٨) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 1.

(٢١٩) Lorimer, IIA, p. 540.

(٢٢٠) Admiralty, A Handbbok of Mesopotomia, Vol. II, (٢٢٠)

1917, p. 22.

(٢٢١) ذكر لوريمر ان تمورها من النوع الممتاز فيما ورد في كتاب الاميرالية بانها من النوع السائر .

(٢٢٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٥ .

(٢٢٣) ابراهيم فصيح الحيدري ، كتاب عنوان المجد ، ص ١٧٣ .

ب ٦٠٠٠ باون استرليني في السنة (٢٢٤) •

يقرن تاريخ الفاو بالتلغراف حيث ان الاسلاك الممتدة بينها وبين بوشهر تحت البحر تظهر في الشواطئ الطينية جنوبها لترتبط بالمحطة ومنها بالاسلاك المكشوفة التي تربطها بالبصرة (٢٢٥) لقد وصف الفاو السائح جيري Geary عام ١٨٧٨ قائلا : تخرج هذا اسلاك التلغراف المغمورة في مياه الخليج والممتدة اليها من بوشهر لترتبط بالمحطة البريطانية ، كما ان هناك دائرة اخرى للتلغراف عائدة للدولة العثمانية معظم موظفيها من اليونانيين يعاونهم احيانا عدد من الفرنسيين والبلجيكي ، ويضيف قائلا : يمكن بواسطة هذا الخط الاتصال بمختلف مدن العراق الهامة وباسطنبول واوروبا (٢٢٦) • وفي اوائل القرن العشرين وصفها آدموف القنصل الروسي في البصرة بانها قرية صغيرة تتكون من مجموعة من اكواخ القصب وعزا اهميتها لكونها اولا المحطة النهائية لخط التلغراف البري من اسطنبول عبر سكوتاري وسيواس وديار بكر وبغداد والبصرة ونقطة انطلاق (الكابل) البحري البريطاني الممتد الى ميناء ابو شهر الايراني ومنه الى كراجي عن طريق جاسك وثانيا لموقعها على اسان ضيق وواطيء تكونه الضفة اليمنى نشط العرب يمكنها السيطرة على مصبه (٢٢٧) • ومن هنا نفهم الميزة الاساسية للفاو لانها تتحكم في مصب شط العرب المنفذ الوحيد الى الاراضي الزراعية الغنية في العراق وعربستان ، وبموجب معاهدة اذروم الثانية

- 
- The Affairs of Kuwait Vol. I, p. 40. (٢٢٤)  
(IOR) L/P & S/18/B112, p. 1. (٢٢٥)  
Geary, op. cit., Vol. I, p. 86. (٢٢٦)

وميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ص ٨٥ و ١٠٠ •  
(٢٢٧) آدموف ، المصدر السابق ، ص ٤٤ •

عام ١٨٤٧ صار للإيرانيين نوع من الامتيازات على الضفة الشرقية من شط العرب اعتباراً من مصبه في الخليج وحتى نقطة التقائه بنهر الكارون تلك النقطة التي اعتبرت بداية لخط الحدود بين إيران والدولة العثمانية (٢٢٨).

في أعقاب حملة الأحساء ١٨٧١ اهتمت الدولة العثمانية باستحكامات شط العرب ووجهت اهتماماً خاصاً إلى الفاو وزارها الوالي رديف باشا عام ١٨٧٤ لتفقد الاستحكامات فيها<sup>٢٢٩</sup> . وربما أمر بتشييد حصن متواضع فيها الذي وصفه السائح الأمريكي ( فوك ) الذي مر بالفاو عام ١٨٧٥ ووجدها قرية صغيرة وشاهد فيها حصناً بنيت جدرانها المنخفضة من الطين وقد نصبت عليه سارية طويلة يرفرف عليها العلم العثماني كما شاهد إلى جانب الحصن قارب حربي عثماني (٢٣٠).

في آذار ١٨٨٢ توجه تقي الدين باشا والي بغداد إلى الفاو (٢٣١). كجزء من خطة الدولة العثمانية في الاهتمام بالخليج العربي وبشكل خاص رأسه وتوجيه العناية اللازمة للفاو وإمكانية إقامة حصن عسكري جديد هناك للدفاع عن شط العرب أمام تزايد النفوذ البريطاني في الخليج العربي بل في الامبراطورية العثمانية كلها ، واقترحت السلطات في البصرة بناء حصن مستدير خلف أشجار النخيل في الفاو إلا أن شيخ الكويت الذي

---

(٢٢٨) للاستزادة عن الوضع القانوني لاقليم عربستان والحدود العراقية الإيرانية يراجع الدكتور عبدالمجيد اسماعيل حقي ، الوضع القانوني لاقليم عربستان في ظل القواعد الدولية ، القاهرة ١٩٧٤ وجابر ابراهيم الراوي ، الحدود الدولية ومشكلة الحدود العراقية الإيرانية ، القاهرة ، ١٩٧٠ .

(١٢٩) الزوراء ، ٤٩٥ ، ٢١ شوال ١٢٩١ / كانون الثاني ١٨٧٤ .

(٢٣٠) المصدر السابق .

(٢٣١) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى / آذار ١٨٨٢

كان يملك تلك البساتين وربما بايحاء من وكلاء حكومة الهند قلل من أهمية تشييده وأشار الى عدم ضرورته وبذلك وئد الاقتراح (٢٣٢) وفي مايس ١٨٨٣ توجه القائد البحري العثماني في البصرة بامر من السلطان العليا في اسطنبول لتفقد المنطقة واختيار ارض مناسبة لاقامة حصن (٢٣٣) يتناسب واهمية المنطقة التجارية ولمواجهة التغلغل البريطاني في الامبراطورية العثمانية ، ونتيجة لذلك نشط الوكلاء السياسيون البريطانيون في المنطقة لاجباط الجهود العثمانية في فرض سيادتها على املاكها ، حيث توالى التقارير القنصلية البريطانية في البصرة على السفير البريطاني في اسطنبول وعلى حكومة الهند المسؤولين فيها عن عزم العثمانيين على تجديد بناء الحصن وتشديد فانار لاهداء السفن الى شط العرب (٣٣٤) •

وفي اعقاب كل زيادة كان يقوم بها اي مسؤول عثماني الى منطقة الفاو كانت القنصلية البريطانية تبادر الى اجراء التحقيق عن نوايا ذلك المسؤول عن طريق ارسال المخبرين البريطانيين او بواسطة موظفي التلغراف البريطانيين العاملين في محطة التلغراف في الفاو او ذهاب القنصل البريطاني بنفسه الى هناك ان اقتضى الامر (٢٣٥) • ونتيجة تحقيقات القنصل في البصرة

---

(٢٣٢) FO/78/4901, Turkish Fort At Fao on the Shattel-Arab, 1887-1890. (PRO)

تقرير لقنصل البريطاني العام في بغداد الرقم ٢٥٢ والمزرح  
في ١٢ آذار ١٨٨٨ •

Ibid.

(٢٣٣)

(٢٣٤) تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد المرقم ١٦٤ والمؤرخ  
في ١٤ آذار ١٨٨٧ الموجه الى وزارة الخارجية البريطانية •

(FRO) FO/78/4901.

(FRO) FO/78/4901.

(٢٣٥)

رسالة القنصل البريطاني العام في بغداد الى نائب القنصل البريطاني  
في البصرة المؤرخة ٢٣ حزيران ١٨٨٣ •

بشأن زيارة قائد الاسطول العثماني الى الفاو ١٨٨٣ ظهر بان المسؤول العثماني قصد من زيارته تثبيت بعض العلامات في رأس الخليج والحاجز الغربي الخارجي ومصب شط العرب لتسهيل الملاحة للسفن القادمة الى انهر ووضع بعض الفئارات لاهداء السفن في الميالي حالكة الظلام ولم ولم تتضح للبريطانيين اية نوايا لبناء حصن عسكري ورغم ما أكدته التحقيق فان القنصل قد ابدى رغبته في زيارة المنطقة ليتأكد بنفسه مما يجري هناك من مشاريع (٢٣٦) لان مجرد اهتمام العثمانيين بانارة رأس الخليج او تسهيل الملاحة في شط العرب كان يعتبره البريطانيون محاولة للاضرار بالمصالح البريطانية في المنطقة ، لذا كانت تقاومه حكومة الهند بكل ما تملك من مناورات مدعية بان شط العرب يجب ان يبقى مفتوحا للملاحة البريطانية حتى القرنه بموجب الامتيازات الاجنبية في الانهار الدولية واية مبادرة من العثمانيين للاهتمام بمصب شط العرب كانت في نظر البريطانيين نغني احكام السيطرة عليه .

وفي ١٦ كانون الاول ١٨٨٥ علم « موكلر » نائب القنصل البريطاني في البصرة من علي رضا باشا والي البصرة بان في نية الدولة العثمانية بناء حصن في الفاو بكلفة ٩٣٠٠٠ باون استرليني (٢٣٧) وقد اعلت القنصلية البريطانية العامة في بغداد حكومة الهند عن عزم السلطة العثمانية في بغداد ارسال بعض الجنود الى الفاو لاتمام بناء احصن العسكري . لذا نادرت بريطانيا الى تحريض الحكومة الايرانية على تقديم احتجاج بشأن

---

(٢٣٦) رسالة القنصل البريطاني في البصرة ( Ramsay ) الى القنصل البريطاني في بغداد المؤرخة في ٨ تموز ١٨٨٣ .  
(FRO) FQ/78/4901.

Ibid.

(٢٣٧)

نوايا الدولة العثمانية في اقامة التحصينات في الفاو • وادعى السفير الايراني في اسطنبول في احتجاجه الذي قدمه الى الباب العالي بان حكومته حره في اقامة تحصينات مشابهة في الضفة الشرقية من شط العرب للحفاظ على مصالحها التجارية في النهر<sup>(٣٣٨)</sup> • ويبدو واضحا ان المصالح البريطانية الخاصة في المنطقة حرضت ايران لكي لا تنفرد الدولة العثمانية لوحدها في شط العرب ، لاسيما وان الشركات البريطانية التجارية كانت لها مصالح آخذة بالنمو في منطقة عربستان وكانت على وشك الحصول على امتياز ملاحي لتسير سفنها في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز<sup>(٣٣٩)</sup> •

واعتمدت حكومة الهند ان اقامة التحصينات قرب مصب شط العرب من قبل الدولة العثمانية تضر بمصالحها التجارية المتنامية في البصرة ووادي الرافدين من جهة ومع المحمرة وعربستان من جهة اخرى ، لذا طلبت من وزارة الخارجية البريطانية تأييد المذكرة التي قدمها السفير الايراني في اسطنبول بشأن حقوق بلاده في اقامة تحصينات مشابهة في الضفة اليسرى من النهر<sup>(٢٤٠)</sup> • وقد اوعزت وزارة الخارجية البريطانية الى سفيرها في اسطنبول ليتبنى الامر واسفرت النتيجة عن التوضيح الذي اعلنه سعيد باشا وزير الخارجية العثماني مؤكدا « ان الحصن سوف لا يؤثر بأي شكل من الاشكال على حرية التجارة او على الملاحة في شط العرب »<sup>(٢٤١)</sup> ولكن

---

(IOR) L/P & S /18/B112, pp. 2-3. (٢٣٨)

(٢٣٩) كانت المحاولات جارية للحصول على امتياز بريطاني للملاحة في نهر الكارون منذ سبعينات القرن التاسع عشر وافلحت شركة لنج في الحصول على الامتياز عام ١٨٨٨ م •

(IOR) L/ P & S /18/B112, p. 3. (٢٤٠)

Ibid, p. 4. (٢٤١) رسالة الخارجية البريطانية المؤرخة •

ايلول ١٨٨٧ الموجهة الى السفير البريطاني في اسطنبول •

الحكومة البريطانية لم تقتنع بهذا الرد واجابت بان التجار البريطانيين لهم مصالح تجارية واسعة في البصرة والمحمرة ، لذا تأسف بشدة ان ترى اي نوع من التحصينات على ضفة شط العرب التي قالت : « انها تشكل تهديدا مباشرا للتجارة البريطانية وتخلق توترا بين ايران والدولة العثمانية الذي بدوره سيؤثر على سلامة الملاحة في النهر ويسيء الى العلاقات بين الدولتين أو بين احدهما وبريطانيا» (٢٤٢) •

ومن جهة اخرى كتب القنصل البريطاني في البصرة في عم ١٨٨٦ بان الاوامر وصلت من الباب العالي بتوسيع حصن الفاو وزيادة مخصصات نائه من ٩٣٠٠٠ الى ١٨٠٠٠٠ باون على ان تغطي نفقاته من ايرادات ولاية بغداد والبصرة (٢٤٣) • وفي ١٧ مايس ١٨٨٦ ذكر بان كامل بيك بصحبة مائة وستين جنديا وصل الفاو ومعه كميات من مواد البناء لغرض تشييد التحصينات هناك وحمل معه رسالة من والي البصرة الى شيخ الكويت باعتباره مالكا لبعض البساتين في الفاو للتعريف فقط • ولم تشر الرسالة الى طبيعة التشييدات والتحصينات او تسأل المساعدة او تظهر الرغبة في اشراء ، وفور وصوله اختار قطعة مناسبة من الارض مساحتها حوالي خمسين ايكرا وباشرا بتخطيط اسس الحصن ، كما استدعى الاشخاص الذين يملكون السفن واقوارب في المنطقة وعرض عليهم التعاون مع السلطة العثمانية في نقل الاتربة اللازمة للبناء من منطقة الدورة التي تقع على مسافة عدة أميال شمال الفاو (٢٤٤) • وقد حث شيخ الكويت ليقدم احتجاجا الى الباب العالي بشأن

---

(IOR) L/P & S/18/B112, p. 5. (٢٤٢)

(PRO) FO/78/4901. (٢٤٣)

لرسالة وزارة الخارجية البريطانية الى حكومة الهند في ٥ ايلول ١٨٨٧ •

(٢٤٤) رسالة نائب القنصل البريطاني في البصرة المؤرخة في ٢٩

مايس ١٨٨٦ المرسله الى القنصل البريطاني في بغداد •  
(PRO) FO/78/4901.



الاضرار التي ستلحق بساتينه في الفاو (٢٤٥) • ووصل الاميرال علي رضا  
باشا بصحبة رفعت باشا الذي قدم اليها من بغداد على ظهر اباخرة النهريه  
العثمانية (الفرات) لتفقد الاعمال في الحصن (٢٤٦) • وفي الوقت الذي  
استمرت فيه حكومة الهند تدعمها وزارة الخارجية البريطانية في تهويل  
المخاطر التي تسببها التحصينات العسكرية العثمانية في الفاو ، اخذت  
نحرض ايران على الاستمرار في تقديم الاحتجاجات الى الحكومة العثمانية  
وقدم السفير الايراني في اسطنبول مرة اخرى في كانون الثاني ١٨٨٩  
مذكرة الى الباب العالي احتج فيها ضد اقامة الحصن في الفاو اخرى في  
كانون الثاني ١٨٨٩ مذكرة الى الباب العالي احتج فيها ضد اقامة الحصن  
في الفاو واعتبر ذلك مخالفا لبنود معاهدة ارضروم الثانية ١٨٤٧ وطالب  
بايقاف كافة الاعمال فورا وقد آزره « وايت » السفير البريطاني في  
اسطنبول (٢٤٧) •

الا ان السلطات العثمانية كانت تجيب الدبلوماسيين الايرانيين  
والبريطانيين بردود هادئة لا تنازل فيها عن سيادتها على شط العرب ولكنها  
لا تظهر فيها ما ينم على تحكمها في التجارة او اضرارها بالملاحة • ولكن

---

(٢٤٥) يتضح ذلك من اهتمام التقارير البريطانية بتحركات لشيوخ  
محمد الصباح وتوجهه الى البصرة لتقديم الاحتجاج وبيسو التحريض واضحا  
في رسالة القنصل البريطاني في البصرة المؤرخة ٣١ مايس ١٨٨٦ •  
(PRO) FO/78/4901.

(٢٤٦) تقرير القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ ٢٩ مايس ١٨٨٦  
(PRO) FO/78/4901.  
(IOR) L/P & S/18/B112, p. 8. (٢٤٧)

رسالة وزارة الخارجية البريطانية المؤرخة ٢٨ شباط ١٨٨٨ الموجهة  
الى حكومة الهند •

لما ازدادت الاحتجاجات عليها اجابت بشكل قاطع بانها دولة حرة وغير تابعة  
لاحد وان انشاء الحصن في الفاو ليس تعديا على اية معاهدة<sup>(٢٤٨)</sup> واستمرت  
في اعمال البناء \*

وقد ورد في احد تقارير حكومة الهند وصف للحصن العسكري  
الذي يقع على الضفة اليمنى من شط العرب اسفل بناية التلغراف البريطاني  
بمسافة ٦٨٠ ياردة وعلى بعد ثلاثة اميال شمال خليج الفاو واكثر من ثلاثين  
ميلا الى جنوب المحمرة \* وورد ايضا بان المجرى الصالح للملاحة لنهر  
شط العرب وهو المدخل الرئيسي للعراق وجنوب ايران يضيق بالقرب من  
الحصن وتكون نقطة العمق فيه اقرب الى الحصن منه الى الضفة اليسرى \*  
وطول جهته الامامية ٦٧٣ ياردة والخلفية ٧٨١ (او ٧٨٧) وطول الضلع  
الجنوبي ٦٢٦ ياردة والشمالى ٦٢٠ ياردة<sup>(٢٤٩)</sup> \* وقد تقرر تثبيت سبعة  
مدافع ثقيلة على واجهة الحصن وفي حالة اقامتها يمكن توجيه نيرانها الى  
السفن في عرض النهر ، وان الجدولين المجاورين للضلعين الجنوبي  
والشمالي يعتبران بمثابة خندق للحصن ، اما واجهته الامامية فانها محمية  
بمساحة طينية تغطيها المياه في فترة المد العالي والاراضي الواقعة خلف  
الحصن يمكن اغراقها بسهولة عند الحاجة \* واضاف التقرير ان الحصن  
اذا ما سلح كما هو مقرر له فسوف يصبح عقبة في وجه التجارة والملاحة  
البريطانية لا بالنسبة للبصرة فحسب وانما المحمرة وجنوب ايران  
ايضا<sup>(٢٥٠)</sup> \*

---

Lorimer, IB., p. 1515. (٢٤٨)

(IOR) L/P & S/18/B112, p. 8. (٢٤٩)

(PRO) FO/78/4901, Map, 26, March, 1887.

(IOR) L/P & S /18/B112, pp. 8-9. (٢٥٠)

وهكذا بدأت النزاع البريطانية من مخاوف وهمية أثارها بنفسها تم أخذت تعدد أخطرها قائلة بان الدولة العثمانية ستبادر بعد انمام الحصن الى التحكم في شؤون النهر وستليها خطوة في طرد الشركة البريطانية للملاحة (شركة سنج) من مياه دجلة لانها منذ حين تضع العقبات في وجهها وتدعي ان امتيازها هو نهر الفرات لا دجلة (٢٥١) \*

وفي هذه الفترة صرح كورزن نيابة عن حكومة الهند ان الحصن العسكري في افغان خطر على ايران وعلى المصالح التجارية والملاحة البريطانية بشكل متساو (٢٥٢) \*

وكلما اصر العثمانيون على التمسك بحقوقهم في السيادة على شط العرب ازدادت مناورات حكومة الهند في تطويقها عن طريق احتجاجات متتالية تقدمها الى السلطات المحلية في البصرة والى الحكومة المركزية في اسطنبول تدعي فيها ظهور القرصنة في مياه شط العرب مستندة الى حالات «قرصنة» مورست من قبل عشيرة كعب مشكوك في ظروف انطلاقتها وبنتيجة التحقيقات التي كانت تقوم بها السلطات العثمانية في البصرة كان يظهر لها بان «اقراصنة» انطلقوا من الضفة الشرقية من النهر او ان العملية وقعت قرب الشاطئ الشرقي ولكي تبعد تلك السلطات المسؤولية عنها كانت ترد على المذكرات الاحتجاجية البريطانية بان «اقراصنة» هم من التبعة الايرانية وان الحالات القرصنية وقعت ضمن الاراضي الايرانية وهكذا كانت بريطانيا تستزع من العثمانيين اعترافا بان الضفة الشرقية خاضعة للسيادة الايرانية وان ساكنيها من التبعة الايرانية ،

---

(٢٥١) انظر الفصل الثالث دور المواصلات في تجارة البصرة والخليج ، الشركات الملاحية \*

Curzon, op. cit., Vol. II, 11, p. 335.

(٢٥٢)

وفي اوقت الذي ابعدت السلطات العثمانية عن نفسها مسؤولية الفرصة في مياه شط العرب اعطت العرب الدبلوماسية البريطانية سلاحا استطاعت به التشكيك في سيادة الدولة العثمانية المطلقة على شط العرب .

وتيجة للاحتجاجات الكثيرة التي قدمتها بريطانيا وايران الى حكومة الباب العالي تلكا البناء عدة مرات وتوقف أحيانا ، وفي كانون الثاني ١٨٩٠ كتب (Ravenshaw) نائب القنصل البريطاني في البصرة الى المقيم في بوشهر يعلمه عن استمرار العمل في بناء حصن الفاو مشيرا الى وجود سا يقارب مائة وستين عاملا \* ومائتي جندي يواصلون البناء (٢٥٣) .

ولم تترك بريطانيا اية فرصة ملائمة للاحتجاج ضد وجود الحصن العسكري في الفاو دون ان تستغلها ، وكانت تحاول بكل جهودها ان تعين الدولة العثمانية عن تقويته او تسليحه وتدخلت مرارا في اعمال البناء مما اضطرت الحماية العثمانية في مايس ١٨٩٠ الى اطلاق النار على قائد الباخرة سفينكس العقيد بولديرو ( Boldero ) الذي حاول النزول الى الفاو للاستطلاع على التحصينات ولكن الحادث سوى سلميا عندما أقيـل قائد الحصن وحكم عليه بالسجن لمدة ستة شهور وسمح للعقيد بأمر خاص من السلطان ان يستطلع الحصن الذي أقامه العثمانيون (٢٥٤) . وفي عام ١٨٩١ اقترحت الحكومة العثمانية نقل مركز الحجر الصحي من ابصرة الى الفاو وكان الغرض من الاجراء هو منع التهرب من دفع رسوم الحجر الصحي

---

(٢٥٣) رسالة نائب القنصل البريطاني في البصرة بتاريخ ٣ كانون الثاني ١٨٩٠ موجهة الى المقيم البريطاني في بوشهر .  
(PRO) FO/78/4901

(٢٥٤) ادموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٥  
Lorimer, IB, p. 1516; Curzon, op. cit., Vol. II, p. 336.

فى البصرة من قبل بعض المسافرين الذين كانوا ينزلون الى البر فى المحمرة ويتابعون طريقهم من هناك برا او بواسطة قوارب صغيرة الى البصرة ، الا ان حكومة الهند اعتبرت اجراء الدولة العثمانية محاولة منها لفرض سيادتها على طريق شط العرب المائي وتوجيه ضربة مؤثرة الى الازدهار التجارى فى المحمرة وسرعان ما استخدمت بريطانيا سلاح الاتفاقيات الدولية عندما عارض كل من مندوب بريطانيا وروسيا فى لجنة اسطنبول للشؤون الصحية اقتراح الدولة العثمانية لذا فشل الاجراء<sup>(٢٥٥)</sup> . وفى عام ١٨٩٣ اعتبرت السلطة العثمانية شط العرب من الفاو الى البصرة نهرا عثمانيا وبدأت بالاشراف على الملاحة فيه ، وعندما قدم مركب شراعي هندي بريطاني وهو يحمل الفحم النباتي الى المحمرة اوقفته السلطات العثمانية فى الفاو ووضعته تحت الحجر الصحي لمدة اربع وعشرين ساعة ثم سمحت له بالمرور بعد ان اعلنت ربانه بضرورة المرور بدائرة الكمرک فى الدواسر وعند عودة المركب من المحمرة وعليه شحنة من التمور الى الفاو اعترضت عليه السلطات هناك لانه لم يطبق الاجراءات اللازمة ولم يمر بدائرة الكمرک فى الدواسر ورفضوا شهادة استيفاء دفع رسوم التصدير فى ايران التي حصل عليها الربان من شيخ المحمرة واضطر المركب للعودة الى ادواسر ، ولكن السلطات الكمركية هناك رفضت تزويده بوثيقة مرور دون ان يدفع الرسوم ، لذا توجه الى البصرة وقدم شكوى للمعمدية المساعدة فيها واعتقد

---

(٢٥٥) (PRO) FO/78/4604, Navigation of Tigris and Euphrates, 1891-1894.  
Lorimer, IB, PP. 1517-1518.

وحاولت طرحه فى عامى ١٨٩٤ و ١٨٩٧ مجددا ولكنه عورض فى  
المرتين من قبل نفس المندوبين .

المعتمد السياسي البريطاني المساعد ان هناك خطأ في الامر وطلب من مدير الكمر كعثماني في البصرة تفسيراً فكان جوابه : « ان المحمرة ميناء عثماني وأنه تلقى التعليمات بأخذ الرسوم الكمركية من كافة السفن التي ترسو هناك » وعندئذ وجه المعتمد السياسي المساعد خطاباً الى والى البصرة الا ان والى أكد ما صرح به مدير الكمر كوعندما كرر القنصل الايراني فى انبصرة المحاولة تلقى نفس الجواب (٢٥٦) .

وتيجة لهذا الامر قدمت بريطانيا احتجاجاً الى الباب العالي ادعت فيه بانها وضعت بالتشاور مع السفارة الروسية فى أسطنبول وبناء على طلب من ايران ، الا ان السفير الروسي في طهران اعد بياناً توضيحياً قال فيه بان معاهدة ارضروم الثانية ١٨٤٧ لم تمنح ايران حق تملك المحمرة ولاحت في الاتفاق بادرة أمل دولية لكسب الموقف واستعدت بريطانيا لارسال باخرتها الحربية الى الفاو لحسم الموقف الا ان السلطان العثماني صرح فجأة بأنه ليست له مطالب فى المحمرة ، وعندها وجدت بريطانيا ان من المستحسن التريث في ارسال الباخرة الى الفاو وبعد ان كسبت هذه الجولة عادة مرة اخرى تؤكد على ضرورة ارسال باخرة عسكرية بريطانية الى الفاو لحماية تجارتها لاسيما عندما تزايد النفوذ الالماني في الخليج ، وباشرت فعلاً بارسال باخرتها العسكرية ( لا بولك ) الى الفاو واستمر ذلك حتى آذار من عام ١٨٩٧ وبعدما تم سحبها بعد ان حققت الهدف الذي ارسلت من اجله ، وفي عام ١٨٩٨ ادعت بريطانيا بان موظفي دائرة الحجر الصحي فى الفاو اخذوا يخرقون القواعد الدولية للحجر الصحي عندما اجبروا السفن الشراعية الهندية البريطانية على التوقف فى الفاو واخضاعها للحجر وهددت بانها ستجدد الطلب بفتح فرع قنصلي لها فى الفاو لحماية مصالحها هناك لذا

فضل الباب العالي ان يلغي الاجراءات الصحية فى الفاو على ان يسمح بفتح فرع للقنصلية البريطانية فيها<sup>(٢٥٧)</sup> . ولكن بريطانيا عادت لتطلب السماح لها بالاحتفاظ بباخرة عسكرية فى مياه شط العرب بهدف ظاهرى هو حماية تجارتها من القرصنة ولكنها كانت تبغى مراقبة النشاط الالمانى فى انهر لاسيما بعد حصول الالمان على امتياز سكة حديد بغداد وتزايد تجارتهم فى ابصرة ومحاولة احد المهندسين الالمان ازالة الحاجز الغربى من قرب الفاو<sup>(٢٥٨)</sup> لتسهيل الملاحة للمواخر الالمانية الكبيرة التى أخذت تقدم الى ميناء البصرة باستمرار ، وتنافس التجارة البريطانية فيها ، وان تلك المنافسة المشوبة بالكراهية ساهمت فى تآزيم العلاقات البريطانية الالمانية . ثم اعتبها قيام الحرب الاولى التى اختصرت الطريق لبريطانيا لاحتواء الفاو .

#### ٨ - القرصنة بين الادعاء والحقيقة

كانت بريطانيا تعزف دائما على وتر انعدام الامن فى رأس الخليج العربى نتيجة انتشار القرصنة ، وعندما كانت الدولة العثمانية تبادر الى ارسال احدى سفنها الحربية لمراقبة «القرصنة» وتأديبهم كانت محاولاتها تلك تقابل باستنكار شديد من قبل القنصل البريطانى فى البصرة يسانده القنصل العام فى بغداد والمقيم فى الخليج وحكومة الهند ووزارة الخارجية البريطانية<sup>(٢٥٩)</sup> ، وكانت السلطات البريطانية تعرض ايضا كما مر بنا

Lorimer, IB, pp. 1518-1519. (٢٥٧)

Willson, The Delta of the Shatt-Al Arab, p, (٢٥٨)

p. 236.

Basra C. T. R., 1877, p. 3.; (PRO) FO/602/15, (٢٥٩)

File No. 44, Piracies : Persian Gulf Ports 1900-1906.

تقرير Kemabl المقيم السياسى فى الخليج المؤرخ فى ١٩ آب  
١٩٠١ الموجه الى حكومة الهند وتقريره المؤرخ فى تشرين الاول ١٩٠٣ .

اية محاولة من الدولة لمرض سيادتها على أملاكها او مباشرتها في بناء  
حصن عسكري لها او عند اكتاها من نقاط احجر الصحي لمنع انتشار  
الابوة الى العراق ، بل وعارضت باستمرار مبادرات السلطات المحلية في  
البصرة بانارة رأس الخليج والحاجز الخارجي جنوب الفاو لتسهل وصول  
السفن الى شط العرب والبصرة (٢٦٠) \*

ومما يجدر ذكره هنا ان كل الاحتجاجات البريطانية كانت تتوقف مع  
محاولات الدولة العثمانية في تثبيت نفوذها في منطقة الخليج العربي وباشارة  
من الشركات التجارية العاملة في المنطقة وبحريك من القنصل البريطاني  
الذين كانوا يضعون كس امكانياتهم في خدمة تلك المصالح ، وبشباط من  
الدبلوماسية البريطانية في اسطنبول في صياغة انبرات القانونية والسياسية  
للتدخل في شؤون الدولة العثمانية ومناطق سيادتها ترة باسم القرصنة  
واخرى باسم تجارة الاسلحة او تجارة العبيد او المعوقات في دوائر الحجر  
الصحي وهي اسلحة الدول الاستعمارية في ذلك العصر للحصول على  
مناطق النفوذ \*

لقد استندنا في اعداد هذا البحث على التقارير التجارية البريطانية في  
البصرة للفترة ١٨٦٤ - ١٩١٤ التي لم تشر كما اشارت التقارير السياسية  
الى تأثير القرصنة على تجارة البصرة التي ظلت تتزايد باستمرار ، كما تبعا  
يوميات زفوبودا وهو كاتب احدى بواخر شركة لنج منذ ستينات القرن

---

(IOR) L/P & S/10/7168, Lighting and Buoying (٢٦٠)  
Pt. 252/1910.

تقرير كراو القنصل البريطاني في لبصرة المؤرخ في ١٦ مايس ١٩١٠  
(IOR) L/P & S/10/305, Persian Gulf, Lightisg and  
Bouying

مذكرة كراو المؤرخة في ١١ تشرين الاول ١٩١٣ \*



التاسع عشر الى تسعيناته والمتنقل بين بغداد والبصرة كالمكوك الطائر ولكننا  
نم نغز بين مدوناته سوى على حالتين للقرصنة ظهرت في مياه شط العرب •  
وتصفحنا معظم اعداد جريدة الزوراء وتأكد لدينا وجود حالات قرصنة  
حقيقية واخرى مزعومة كانت تتصدى الجريدة للرد على مدعيها •

اننا لا نستطيع ان ننكر وجود القراصنة في مياه الخليج العربي وشط  
العرب ولكننا يجب ان نتساءل عن الدوافع التي ادت الى ممارسة تلك  
الاعمال ومن الذي كان وراءها ؟ وما هو موقف الدولة العثمانية منها؟ ومدى  
صحتها ؟

في اعقاب فتح قناة السويس وما رافق ذلك من نشاط تجارى في  
البصرة خاصة والخليج عامة ، ونتيجة اهتمام الدولة العثمانية باملاكها النائية  
بعد ان قريبا ذلك المسلك المائي الجديد لاسيما عندما اخذت بواخر شركة  
عمان العثمانية تمخر عباب القناة والبحر الاحمر لتصل البصرة في رحلات  
منظمة تقريبا • بادرت الدولة العثمانية الى معالجة الامور التي تسيء الى  
التجارة وتعرقلها وبشكل خاص ابان ولاية مدحت باشا للعراق ، فعند زيارته  
لبصرة حث السلطات فيها على تتبع اثر المصوص و « الشقاوات » في منطقة  
باب الزير والقاء القبض عليهم ومعاقبتهم بقسوة (٢٦١) • لما للمنطقة من  
أهمية تجارية بين البصرة ونجد وكذلك بالنسبة للقوافل القادمة من حلب  
وجرت حملة تأديبية للقضاء على « الحساوية » الذين اشتهروا باعمال  
القرصنة في منطقة « السراجي » وهي من محلات البصرة التجارية (٢٦٢) •  
كما توجهت انظار السلطة المحلية في البصرة الى الاطراف ايضا  
وحاولت تطهير منطقة الهارثة وهي من قرى القرنة من قطاع الطرق الذين

---

(٢٦١) الزوراء ، ١٩٢ ، ١٧ شعبان ١٢٨٨ هـ  
(٢٦٢) الزوراء ، ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨ هـ

كانوا يسلبون اموال التجار القاصدين او القادمين الى ومن الزبير (١٦٣) .  
ونفهم من خلال تتبعنا لاعداد جريدة الزوراء التي كانت تنشر بتفصيل واف  
اخبار اللصوص والقراصنة بانها كانت قليلة ان لم تكن نادرة في السنوات  
اللاحقة ، وكانت التجاوزات تحدث عادة على قافلة ضلت طريقها او قارب  
اضطر على الرسو قرب الشاطئ ليلا وهذا ما يحدث عادة في كل مجتمع  
متأخر ولاسباب متعددة .

ولكن الشيء الذي حدث ويستحق التوقف عنده هو التجاوز الذي  
حصل على الباخرة « كشمير » العائدة لشركة الهند البريطانية للملاحة  
البخيرية المسؤولة عن نقل البريد بين بومباي والبصرة (٢٦٤) ، لقد تعرضت  
هذه الباخرة للهجوم عندما كانت على أهبة الاستعداد لتوجه الى بومباي  
من « خليج العشار » حيث داهمها في ساعات الصباح الباكر من يوم ١٣  
حزيران ١٨٧٢ بعض المسلحين قدر عددهم ٢٨ شخصا مستخدمين الاسلحة  
المحلية واعتلوا الباخرة وجرحوا عدة اشخاص من طاقمها وقتلوا  
احدهم (٢٦٥) . وسرقوا مبلغ من النقود قدر بـ ٤٢٠٥٠ روبية وكمية من  
البضائع قيمتها ٥٥٥٢ روبية ولاذوا بالفرار ، وعندما علمت السلطة المحلية

... (٢٦٣) الزوراء ٢١١ ، ٢٨ شوال ١٢٨٨ هـ .  
(٢٦٤) لقد وردت تفاصيل وافية عن حادثة الباخرة كشمير في :  
جريدة الزوراء ، العدد ٢٥٦ و ٢٥٨ بتاريخ ١٣ ربيع الثاني و ١٩ ربيع  
الثاني ١٢٨٩ .

(IOR) L/P&S/20/C236, Para. 102-156; Lorimer,  
IB, pp. 1958-1460.

(٢٦٥) وهو وقائد السفينة ويدعى اسماعيل خان وقد فصل رأسه  
عن جسمه بضربة سيف انظر :

Diary, No. 11, 15 June, 1872; Lorimer, IB, p. 1458.

في البصرة بالحادث ارسلت من يتتبع اثر اللصوص واهتمت السلطة في بغداد بالموضوع وارسلت اربعة افواج من الجيش النظامي الى البصرة لهذا الغرض ، كما كلف ناصر باشا السعدون متصرف المنتفك باجراء التحريات للعثور على السراق (٢٦٦) . وقد استجاب الشيخ وتوجه الى البصرة واستطاع القاء القبض على سبعة اشخاص من المتهمين في حين استطاع شيخ المحمرة ان يسترد ثلثي الاموال المسروقة من لصوص آخرين فروا الى اراضيه وقد حددت جريدة الزوراء هوية اللصوص وظهر بانهم بين احسائي وايراني وعدد من العبيد (٢٦٧) في حين ذكر لوريمر بان اللصوص كانوا من عربستان والمنتفك يرافقهم بعض العبيد (٢٦٨) وقد افلحت السلطات العثمانية بالقاء القبض على معظم المتهمين في الحادثة ، وفي بداية عام ١٨٧٣ قدم للمحاكمة اكثر من ثلاثين متهما حكم على تسعة منهم بالموت وعلى اربعة بالسجن مدى الحياة . وقد نفذ الحكم في سبعة منهم في البصرة في ٢٦ حزيران ١٨٧٣ ، ويذكر لوريمر بان ثمانية متهمين آخرين لاقوا حتفهم في حوادث موت عنيفة وباشكال مختلفة !! واضاف بان البحث استمر عن سبعة فارين آخرين . وعقب قائلا « مهما كانت الظروف فقد عمل مايكفي لتأكيد الاحترام للرأية البريطانية التجارية ولازالت قضية كشمير تذكر كنموذج فعال للعقاب البريطاني في العراق (٢٦٩) .

ومن الجدير بالذكر ان هذه الحادثة وقعت بعد حملة الاحساء . وقد شعرت بريطانيا بخطورة انجياز شيوخ العشائر الى جانب الدولة فبذلت جهدا خارقا عن طريق وكلائها في المنطقة لمد الجسور اليهم وقد افلحت تلك

Diary, No. 11, 15 June, 1872.

(٢٦٦)

الزوراء ، ٢٥٦ ، ١٣ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ .

Lorimer, IB, p. 1958.

(٢٦٨)

Ibid, p. 1459.

(٢٦٩)

الجهود في حادثة كشمير حيث تكاتف كل من هربرت المعتمد السياسي في بغداد وروبرتسون المعتمد السياسي المساعد في البصرة وناصر باشا السعدون شيخ المنتفك ومتصرفها وسيد عبدالرحمن نقيب الاشراف في البصرة وقاسم الزهير (٢٧٠) رئيس محكمة التجارة فيها وجابر خان شيخ المحمرة وحاكمها لتتبع الجناة وانزال أقصى العقوبات بهم وذلك حفاظا على مصالحهم التجارية المشتركة (٢٧١) ونتيجة لذلك حصل شيخ المنتفك على هدية مناسبة من حكومة الهند وكذلك تسلم كل من عبدالرحمن النقيب وقاسم الزهير على ساعة وسلسلة ذهبية (٢٧٢) .

لقد خسرت شركة الهند البريطانية للملاحة وقاداً وجرح منها مهندس ولكن بريطانيا كسبت سطوة ونفوذاً وتغلغلا بين العشائر وهيمنة بين الناس ومركزاً مرموقاً وبات الاسم البريطاني يثير الرهبة في صفوف البسطاء من الناس في البصرة .

ومما يثير الانتباه ان الصادرات البريطانية اصبحت باتكاسة خلال الفترة ١٨٧٢ - ١٨٧٧ وهبطت من ٢٥٦ مليون باون استرليني الى ١٩٩ مليون

---

(٢٧٠) لقد ارتابت المولة العثمانية من تصرفات قاسم الزهير فيا بعد واعتبرته شخصا غير مرغوب فيه لذا استدعته وزارة الداخلية العثمانية الى اسطنبول بتاريخ ٢٦ تشرين الاول ١٨٨٤ «وذلك بسبب الشغب الذي يثيره في البصرة» وظل هناك حتى وفاته في ٢٧ تشرين الاول ١٨٨٦ . انظر : Diary, No. 27 & 29, 26 October, 1884 & 20 October,

(٢٧١) لقد توجه كل من قاسم الزهير ومحمد سعيد النقيب وسالم البدر على ظهر الباخرة البريطانية كوميت الى المحمرة لاسترداد المنهوبات من اللصوص .

Diary, No. 11, 3 January 1873.

Lorimer, IB, p. 1460.

(٢٧٢)

وذلك بسبب ازدهار الصناعة في الدول الاوربية التي أغلقت اسواقها في وجه البضائع البريطانية وامتنعت عن تزويدها بالمواد الاولية اللازمة لصناعاتها<sup>(٢٧٣)</sup> . الامر الذي أقلق الرأسمالين البريطانيين ودفعهم الى الاستماتة في الحفاظ على الاسواق الاسيوية بضمنها منطقة الخليج العربي لتزويد المصانع البريطانية بما يلزمها من مواد ، وترينا الاحصائيات المتوفرة عن تجارة البصرة مثلا خلال الفترة نفسها ما يؤكد هذا الرأي ، ورغم ان واردات البصرة التجارية من بريطانيا ارتفعت ارتفاعا طفيفا من مبلغ ٢٦٠٢٢٣ باون في عام ١٨٧٣ الى ٣٠٦٩٣ باون عام ١٨٧٧ الا ان الزيادة الهائلة سجلت في صادرات البصرة المحلية الى الاسواق البريطانية حيث ارتفعت من ٥٩٧٩١ باون في عام ١٨٧٣ الى ٦٢٤٤٩١ باون عام ١٨٧٧<sup>(٢٧٤)</sup> . هذه الحالة هي التي دفعت حكومة الهند الى افتعال الازمات في المنطقة واحراج موقف الدولة العثمانية بادعاء وجود القرصنة في مياهها لابقاء مناطق نفوذها بعيدة عن التدخلات مهما كان نوعها . واستغلت حكومة الهند حادثة كشمير لاسيما بعد ان حصلت على مكاسب وتسهيلات تجارية كثيرة لسفنها في البصرة واخذت تقتل وجود حوادث قرصنية في شط العرب لاتخاذها ذريعة للضغط على السلطات المحلية في البصرة ، ومما يشير الى ذلك نشر جريدة ( مفرج القلوب ) التي تصدر في الهند ، انباء كاذبة عن انتشار اللصوص وقطاع الطرق في منطقة شط العرب وهجومهم على البواخر والسفن الهندية البريطانية وربطت ذلك بالتوسع العثماني في

---

H. H. Asquith, Trade and the Empire, London, (٢٧٣)  
1903, p. 94.

(PRO) FO/78/3070, Turkey : Reports on English (٢٧٤)  
Trade with Turkey No. 828, 1979.

نجد الامر الذي ادى بجريدة الزوراء الى الرد عليها قائلة « اية باخرة غير كشمير قد سرقت ؟ وابتدت الجريدة استغرابها من اسباب حشر قضية نجد في الموضوع » (٢٧٥) .

وشعرت الدولة العثمانية بالشباك التي تحيطها في منطقة الخليج العربي لذا قررت ارسال ثلاث سفن مدرعة الى المنطقة بناء على اقتراح قدمه مدحت باشا الى اصدر الاعظم بعد عزله من ولاية بغداد وتوجهه الى اسطنبول كما اقترح على الحكومة ايضا توسيع ادارة بحرية « عمان العثماني » وتخصيص بريد منظم بين البصرة واسطنبول عن طريق السويس من جهة وبين البصرة وبومباي من جهة اخرى (٢٧٦) .

لقد كان مدحت باشا حتى بعد عزله من ولاية بغداد يعمل من اجل المصلحة العليا للدولة وكان يعي اهمية منطقة الخليج العربي بالنسبة للاقتصاد العثماني ويفهم دور البصرة التجارى فيها ، لذا اكد على اهمية الرحلات التجارية المنظمة بين اسطنبول والبصرة وكذلك اشار الى ضرورة اهتمام الدولة بفتح بريد عثماني بين البصرة وبومباي ليحل محل البريد البريطاني الذي كان يستخدم من قبل الأسر التجارية العراقية والاجنبية على حد سواء .

ولو حاولنا استعراض الحالات القرصنية المسجلة في شط العرب والساحل العربي من الخليج خلال فترة البحث لوجدناها كثيرة جدا حتى انها ملأت ملفات بكاملها ولكننا لو عمدنا الى دراسة تلك الحالات على انفراد لاتضح لنا بان بعضها كان مفتعلا وبعضها الآخر نجم عن خلافات شخصية

---

(٢٧٥) الزوراء ، ٢٦٧ ، ٢٠ جمادى الاولى ١٢٨٩ هـ .

(٢٧٦) الزوراء ، ٢٧٤ ، ١٥ جمادى الاخرة ١٢٨٩ هـ .

بين ارباب السفن ، وغالبيتها ، لم تقع في نطاق مسؤولية الدولة العثمانية ولكن في كل الاحوال كانت الاحتجاجات توجه الى السلطات العثمانية المحلية في البصرة بقصد احراج موقفها واظهار الهيبة البريطانية ومن ثم الايحاء للاسر التجارية العراقية بان تعاونها مع الشركات البريطانية أكثر ضماناً من التعاون مع السلطات العثمانية ولهذه الاسباب وغيرها سنشير في الصفحات اللاحقة الى ما سجل من الحالات القرصية في المنطقة محاولين جهد الامكان توضيح ظروف ومسؤولية السلطة في البصرة عن كل حالة منها لما لذلك من اهمية على الدور التجارى للبصرة في منطقة الخليج العربي •

خلال الاعوام ١٨٧١ - ١٨٧٨ لم تسجل سوى اربع حوادث قرصنة (٢٧٧) في مياه شط العرب ظهرت في ثلاث منها مسؤولية افراد من عشيرة كعب القاطنة في الضفة اليسرى من النهر والخاضعة لحاكم المحمرة الموالي للبريطانيين • ويعلق السائح جيري عند زيارته للبصرة عام ١٨٧٨ بان القرصنة اصبحت نادرة في مياه شط العرب في السنين الاخيرة ويعزو

---

(٢٧٧) الحادثة الاولى : الاعتداء على سفينة كويتية تعود للتاجرين محمد بن عبدالرزاق وعبدالمحسن وهما من اقرباء شيخ الكويت تم الهجوم عليها ليلا في آب ١٨٧١ قرب المحمرة قتل على اثره التاجران • الزوراء ، ٢٤ جمادى الآخرة ١٢٨٨ هـ •

الحادثة الثانية : الهجوم على الباخرة كشمير في ١٣ حزيران عام ١٨٧٢ تفاصيلها في ص ١٤٥ الحادثة الثالثة : هجوم افراد من عشيرة كعب على سفينة هندية بريطانية في شباط ١٧٨٣ • وسرقة مجموعة من البنادق ولكن شيخ المحمرة اعاد المسروقات الى السلطات البريطانية في البصرة • الحادثة الرابعة : هجوم افراد من عشيرة نصار وهم من كعب على سفينتين كويتيتين قرب الفاو • الزوراء ، ٥٤٩ ، ٢١ جمادى الآخرة ، ١٢٩٢ / تموز ١٨٧٥ •

ذلك الى شنق بعض المواطنين العرب في البصرة الذين اتهموا بالهجوم على  
على الباخرة البريطانية كشمير \* ويشير زفوبودا في يومياته الى وقوع  
حادثة قرصنة ضد ( بغله ) قادمة من الخليج الى شط العرب في تشرين  
الاول ١٨٧٩ ويحدد مكان الحادث قرب نهر ابو فلوس وقد رافق العملية  
القتل والنهب ولم يعين الكاتب هوية القراصنة (٢٧٨) \*

وخلال الفترة ١٨٨٠ - ١٨٨٨ سجلت ثمان حوادث قرصنة (٢٧٩) في

Diary, No. 21, 30 October, 1879

(٢٧٨)

يقع نهر ابو فلوس جنوب « ابو الخصيب » وهو من الانهار المتفرعة  
من شط العرب في الضفة الغربية \* امين باش اعيان ، البصرة وانهارها  
لغة العرب ، الجزء ٢ ، السنة ٣ رمضان ١٣٣١ / آب ١٩١٣ ، ص ٦٤ - ٥٦ .  
(٢٧٩) الحادثة الاولى : هجوم افراد من قبيلة ( محيسن ) التابعة  
لشيخ المحمرة على قارب محطة التلغراف في الفاو في ٣ كانون الثاني ١٨٨٠  
في الوقت الذي قدم الاحتجاج الى والي البصرة Lorimer, IB, p. 1522

الحادثة الثانية : استمرار اعمال القرصنة في تشرين الاول ١٨٨١  
في ساحل القطيف من قبل زايد بن محمد من بني هاجر وهجومه على البواخر  
البحرانية \*

الحادثة الثالثة : الهجوم على مركب بحريني في آب ١٨٨٧ وسلبه  
قرب ساحل القطيف \*

(PRO) FO/78/3616, Piracey in the Persian Gulf.

الحادثة الرابعة : الهجوم على قارب كويتي ونهبه في تموز ١٨٨٧ في  
سواحل الاحساء \*

الحادثة الخامسة والسادسة والسابعة والثامنة : سرقة محتويات  
قوارب تعود الى شيخ البحرين وتجار كويتين ومواطنين بحرايين في ساحل  
الاحساء \*

(PRO) FO/78/5108. Turkey : Island of Bahrein an  
El-Kater Coast 1879-1891.

=



شط العرب وساحل الاحساء • اما سبب اثاره موضوع القرصنة في هذه الفترة فانه يعود الى ان حكومة الهند كانت بصدد احتواء السواحل الخاضعة للسيادة العثمانية على غرار ما فعلت مع العديد عام ١٨٧٨ لذا اخذت تركيز على موضوع انطلاق القراصنة من بني هاجر من الاراضي العثمانية وهجومهم على السفن البحرية ، وقدمت التقارير التفصيلية عن بعض عمليات القرصنة استحصلتها من اصحاب السفن المسروقة بعضها باللغة العربية ثم وحدتها من اجل تقديم احتجاج بشأنها الى الدولة العثمانية ومما يثير الانتباه ان هذه الاحتجاجات جاءت مع مباشرة الدولة العثمانية في تشييد حصن الفاو •

وخلال ١٨٨٩ تم الهجوم على مركبين شراعيين هنديين بريطانيين في مياه شط العرب وظهر بان المعتدين قدموا من الجانب الايراني، وفي ايلول ١٨٩٠ وصلت سفيتان هندية من نوع ( بغلة ) تدعى احدهما Harsingha والثانية Suharpasa الى الفاو احدهما كانت تحمل شعر الماعز والثانية كانت بدون حمولة وقد حجرتا اربع وعشرين ساعة في دائرة الحجر الصحي ودفعتا مبلغا قدره اثنتى عشرة روبية كرسوم عبور وطلبت السلطات العثمانية منها نقل ثلاثة جنود عثمانيين غير مسلحين وموظف رابع معهما الى البصرة وعندما وصلت السفيتان الى الدواسر دفعتا مبلغا آخر من المال في دائرة الكمرل • وفي الساعة التاسعة من مساء ١١ ايلول ربطت السفيتان معا خوفا من المصوص وفي منتصف الليل وعندما قربتا الجزيرة التي تقع اسفل المحمرة هجم عليهما قاربان « للقراصنة »

---

كتب الاحصائية روبرتسون نائب القنصل البريطاني في البصرة معتمدا على تقرير المقيم البريطاني في الخليج بناء على طلب القنصل البريطاني العام في بغداد ليرفعها الى لوالى فيها •  
رقم التقرير ٥٥ م رخ في ٣٠ كانون الثاني ١٨٨٨ •

واسفر الهجوم عن مقتل احد الاشخاص وجرح اثنين آخرين من رجال السفينة \* وفي اليوم الثاني قدم احتجاج الى القنصل البريطاني في البصرة الذي توجه بمساعدة السلطة العثمانية مع ثلاثة عشر جنديا الى مكان الحادث وبعد التحقيق ظهر بان المعتدين هم من ارعايا الايرانيين ، وقد افتتح العقيد (روس) اقيم البريطاني في الخليج بان المعتدين ايرانيون ، لذا قدم احتجاجا الى حكومة طهران ، ولما أظهر التحقيق بان اقراصنة ليسوا من الرعايا العثمانيين بادر نائب القنصل البريطاني في البصرة الملازم Stratton الى الاستفسار من الوالي العثماني في البصرة عن اسباب حجب السفينتين في الفاو وطلب جوابا عن سبب اجبار السفينتين على نقل ثلاثة جنود وموظف عثماني مجانا كما احتج على عملية الابتزاز في الدواسر ، ويبدو ان هدف السلطة البريطانية في المنطقة هو احراج موقف الدولة العثمانية ، واكتفى الوالي في البصرة بالرد بان الاعتداء على السفينتين لم يحصل من قبل رعايا عثمانيين (٢٨٠) .

وادت السلطات البريطانية في البصرة في ايلول ١٨٩٠ وقوع ثلاث حالات قرصنة اخرى في مياه شط العرب على سفن شراعية هندية بريطانية وايرانية وقدم الاحتجاج بشأنها الى والي البصرة وبعد التحقيق ظهر بان المعتدين على السفينتين الهنديتين هما اشخاص من عشيرة كعب ، اما المهاجمون على السفينة الايرانية فلم يتم التأكد من هوية المعتدين عليها (٢٨١) .

---

(٢٨٠) (PRO) FO/78/4604, Navegation of Tigris and Euphrates 1891-1894.

(٢٨١) الهجوم على السفينة ( فتح الخير ) قرب جزيرة المحيلة جنوب المحمرة وعلى البغلة الهندية Ganja Nasiri قرب المحمرة وعلى سفينة ايرانية قرب المحمرة .

(PRO) FO/78/4604, Navegation of Tigris and Euphrates.

وفي تسعينات القرن التاسع عشر أخذت ألمانيا تنافس بريطانيا في أسواقها بسبب تصور النهضة الصناعية فيها وازداد نشاطها بشكل خاص في الدولة العثمانية وفقدت بريطانيا بعض أسواقها بسبب من تلك المنافسة ليس هذا فحسب وإنما أخذت الصناعات الألمانية تنافس الصناعات البريطانية في عقر دارها<sup>(٢٨٢)</sup> . كل ذلك دفع حكومة الهند إلى الاحتفاظ بمناطق نفوذها الآسيوية وأخذت تثير المشاكل للدولة العثمانية في هذه الفترة ليتسنى لها تركيز مصالحها وتثبيت مركزها ، وعندما تعرضت البغلة الهندية البريطانية Haripasa للاعتداء في مدخل شط العرب في ايلول ١٨٩٥ قرب الفاو وقتل من طاقمها أربعة مواطنين هنود<sup>(٢٨٣)</sup> قدم نائب القنصل البريطاني في البصرة احتجاجا إلى وإلى البصرة حمدي باشا إلا أن الوالي قابل المشمل البريطاني بكل برود ولكنه في الوقت نفسه أصدر تعليماته لتأسيس سبعة مراكز لمراقبة القرصنة بين الفاو والبصرة وزودها بالحماية اللازمة وتلك المراكز هي ١ - مركز الفاو ، ٢ - المخراق ، ٣ - خارم ، ٤ - الزبادية ، ٥ - صيخان ، ٦ - كوت الزين ، ٧ - جزيرة الشمشمية .

وعندما اصرت الدولة العثمانية على الاستمرار في بناء الحصن العثماني في الفاو وتسليحه وعلى أن تأخذ على عاتقها حماية شط العرب واکثرت من نقاط الحراسة على طولها ، سارعت بريطانيا وطلبت من الحكومة الإيرانية أن تبادر هي الأخرى إلى وضع نقاط حراسة في الضفة الشرقية من النهر محاولة منها إشراك الإيرانيين في السيادة على شط العرب<sup>(٢٨٤)</sup> .

William S. H. Castreli, our Trade in the World (٢٨٢)  
relation to foreign Competition 1885-1895, London, 1897,  
p. 126.

The Affairs of Kuwait Vol. I, pp. 4-5. (٢٨٣)

The Affairs of Kuwait Vol. I, pp. 4-5 (٢٨٤)

ويشير نائب القنصل البريطاني في المحمرة الى انه قابل معز السلطنة (مزل خان) وافهمه عن الخطوات التي اتخذتها الحكومة العثمانية لحماية الضفة العثمانية من شط العرب وقد اقترح عليه انشاء مراكز حماية على نفس الغرار وقد وافق الحاكم \* وفي ١٤ ايلول ١٨٩٦ اصطحب « معز السلطنة » نائب قنصلي البصرة والمحمرة البريطانيين في رحلة نهريه ليريحهما ما اتخذته بشأن المراكز على الضفة الشرقية من الشط وكانت تلك المراكز هي القصبه ومنوجي وخضر وعبادان وشطيط والبريم والجاروف وانهارثة والمحمرة (٢٨٥) \*

ويبدو واضحا بان شط العرب لم يكن بحاجة الى مثل هذا العدد من نقاط الحراسة وانما تم ذلك بتحريض من بريطانيا لاضفاء الصفة الشرعية للوجود الايراني على الضفة الشرقية من النهر \* ولتفويت الفرصة على العثمانيين بالانفراد فيه \*

وفي عام ١٨٩٧ استمرت السلطات البريطانية المتمركزة في رأس الخليج على شكل اسطول حربي تابع لحكومة الهند بكتابة التقارير التي توضح وجود القرصنة هناك لتبرير وجودها ، وذكرت احدى تقاريرها بان العثمانيين يحاولون فرض سيادتهم على شط العرب خلافا لمعاهدة ارض روم الثانية ١٨٤٧ لذا على القنصل البريطاني العام في بغداد ان يستحصل موافقة السفير البريطاني في اسطنبول لمفاتحة الوالي في البصرة بان الحكومة البريطانية ستبادر الى اتخاذ الخطوات الضرورية لحماية السفن الشراعية البريطانية في شط العرب او بشكل آخر ان النهر يجب ان يحرس

---

The Affairs of Kuwait Vol. Acting Vice Consul (٢٨٥)  
Butcher to Colonel Willson, Mohammerah, Sepm. 17, 1896,  
Part, 1, p. 6.

بواسطة بارجة حربية بريطانية ، كل ذلك لان احدى البواخر الحربية  
العثمانية اتخذت لها موقفا بالقرب من الدواسر لحماية النهر وللحفاظ على  
الحقوق العثمانية فيه (٢٨٦) .

وتسجة لتزايد التدخل البريطاني في شط العرب ورأس الخليج  
بحجة وجود القرصنة بادرت الدولة العثمانية الى زيادة عدد نقاط الحراسة  
على طول النهر وجعلها ثلاث عشرة نقطة مزودة بالحراسة الكافية ، كما  
ارسلت الباختران الحريتان الوس وزحاف الى المنطقة لتفقد امنه في الوقت  
الذي طلبت من السلطات البريطانية سحب الباخرة الحربية (Redbreast)  
التي تولت مسؤولية مكافحة « القرصنة » في النهر منذ ايلول ١٨٩٨ الى  
كانون الثاني ١٨٩٩ ومقابل هذا الاجراء اوعزت بريطانيا الى حاكم  
المحمرة بان يزيد عدد نقاط الحراسة على الجانب الشرقي من النهر  
لمواجهة النشاط العثماني (٢٨٧) الذي كانت بريطانيا تعتبره نفوذا المانيا في  
حقيقته بسبب حصول الالمان في هذه الفترة على امتياز سكة حديد بغداد  
ومحاولة ايصالها الى الخليج .

ومنذ عام ١٩٠٠ أخذت بريطانيا تهول مرة اخرى موضوع القرصنة  
في مياه الخليج للتشكيك بقدرة الدولة العثمانية على الهيمنة على المناطق  
الخاضعة لسيادتها والتأكيد على عجزها عن الحفاظ على أمن مياهه (٢٨٨) .

---

The Affairs of Kuwait, Vol. I, Lieutenant - (٢٨٦)  
Commander Moubrary, to Rear-Admiral Drommond, Pigeon  
at Bassorah, July, 7, 1897. Part, 1, pp. 15-16.

Lorimer, IB, p. 1525. (٢٨٧)

(٢٨٨) عملية اعتداء على سفينة سلمان بن الحاج احمد وهو احد  
الرعايا البحرينيين وقع الاعتداء في ١٧ آب ١٩٠٠ وكتب صاحب السفينة  
المختطفة تقريراً تفصيلياً وطريفاً عن العملية تصح ان تكون نموذجاً لباقي

لاسيما بعد ان وقعت اتفاقية مع شيخ الكويت في عام ١٨٩٩ وعندما ناصرت الدولة العثمانية ال رشيد في هجومهم على الكويت في عام ١٩٠١ ، لذا اخذت تثير موضوع القرصنة في مياه شط العرب مجددا وادعت ان اربعة من سفنها الشراعية قد تعرضت للاعتداء ابان انتظار موعد المد في الحاجز الغريني الخارجي جنوب الفاو<sup>(٢٨٩)</sup> . وخلال عامي ١٩٠٢ و ١٩٠٣ توالت المذكرات الاحتجاجية المعدة باتقان من قبل كل من المقيم البريطاني

---

العمليات القرصنية في الخليج .  
وعملية قرصنة اخرى وقعت في ٥ ايلول ١٩٠٠ على سفينة بحرانية كانت تنقل اموالا تجارية الى العقير ( وردت في هذه الوثيقة العجير ) وهي تحمل القهوة والسكر والاقمشة والاسلحة وكانت القهوة والسكر معبأة في أكياس ( وردت في الوثيقة - جونية - وتلفظ في بغداد كونية ) . انظر نصوص هذه الوثائق وغيرها في :  
(PRO) FO/602/15 File, 2.  
وعن تعرض تجار البحرين للقرصنة في مياه الخليج في عام ١٩٠٠ انظر :

(PRO) FO/195/2074 From the Political Assistant Bahrain.  
To the Political Resident in the Persian Gulf.

حيث ادعت بريطانيا بان التجار البحرينيين لا يزالون يعانون من استمرار القرصنة في سواحل القطيف وللاطلاع على عمليات القرصنة ضد سفن الغوص على اللؤلؤ لعام ١٩٠٠ انظر :

(IOR) 958/6/12 Administration Reports

Persian Gulf Residency and Maskat, 1901, Foreign Dep.  
No. CCCLXXXV, p. 5.

منها تعرض سفينة بحرانية الى عملية قرصنة وقدرت المسروقات من اللؤلؤ بقيمة ٣٩٢٤ روبية .

(IOR) Administration Reports Sels. India Foreign (٢٨٩)  
Dep. No. 392 for the years 1901-1902, p. 3.

في الخليج وشيخ الكويت مبارك الصباح على والى ابصرة بقصد احراجهم واتخاذ ذلك ذريعة لارسال البوارج الحربية البريطانية الى شط العرب (٢٩٠) \* ويبدو ان السلطات العثمانية في هذه الفترة قد تساهلت مع اتباع يوسف ال ابراهيم المقيمين في الدورة على ضفة شط العرب وغضت الطرف عن تجاوزاتهم على سفن عدوهم شيخ الكويت لارتداد الاخير من تبعيته العثمانية وتقبله الحماية البريطانية ولم تزد التجاوزات ارسلت الدولة العثمانية الباخرة (زحاف) الى الدواسر على بعد ١٥ ميلا شمال الفاو لتكون على مقربة من الاحداث ، ولم تكف بريطانيا بهذا الاجراء وانما الحث على ارسال بواخرها الحربية الى شط العرب للاشتراك في

---

(٢٩٠) اولاً : ادعى المقيم البريطاني في الخليج بتاريخ ٢٢ آذار ١٩٠٢ باستمرار القرصنة في مدخل شط العرب وعدم اتخاذ السلطات العثمانية اجراءات حازمة بشأنها .

ثانياً : ادعاء شيخ الكويت في حزيران ١٩٠٢ بوقوع اعتداء على سفينة كويتية عند مدخل شط العرب .

ثالثاً : ادعاء المقيم البريطاني بوقوع ثلاث حوادث قرصنة في ٨ نيسان ١٩٠٢ ، و ٢٧ مايس ١٩٠٢ و ٢٨ مايس ١٩٠٢ على سفينة بحرانية قرب السد الخارجى وعلى قارب كويتي قرب جزيرة بوبيان وعلى قارب كويتي آخر قرب قناة هنديان على التوالي .

رابعا : ادعى كل من شيخ الكويت يدعمه المقيم البريطاني في الخليج ان اعتداء وقع على سفينة كويتية قرب خور موسى قتل على اثر الاعتداء عدة اشخاص وقد طلب الوالى من شيخ الكويت التفاصيل وقد اتهم الشيخ عدوه التقليدي يوسف ال ابراهيم الذي جعله المحرض الحقيقي لتلك الاعتداءات .

للاستزادة يراجع :

(PRO) FO//602/14, Piracies at Shatt-El Arab  
1900-1914, File, No. 36; (IOR) Admin. Reports Sels.  
India Foreign Dep. No. 409, for the years 1902-1903, p.5.

تأديب القراصنة واستعدت لذلك البواخر العسكرية البريطانية Sphinx و Lapwing و Assaye (٢٩١) وعندما تكررت حوادث القرصنة في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥ تحدث بريطانيا الدولة العثمانية وارسلت احدى سفنها الحربية الى شط العرب في موسم التمور (٢٩٢) • وظلت الباخرة البريطانية سفينكس (Sphinx) طيلة الفترة ١٩٠٦ - ١٩١٢ تمر عبر باب شط العرب بين الفاو والبصرة جاعلة من نفسها حارسة للنهر وحامية للسفن الكويتية التي ادعت انها تتعرض للهجوم من قبل القراصنة تحت مرأى ومسمع السلطات العثمانية (٢٩٣) وكان القصد الحقيقي من وراء ارساها بواخرها الى شط العرب هو الحفاظ على مصالحها التجارية أمام تزايد النفوذ الألماني في الدولة العثمانية عامة والبصرة والخليج خاصة تلك المصالح التي أكد على أهميتها اللورد كرز في مجلس اللوردات البريطاني عام ١٩١١ (٢٩٤) وللدفاع عن هذه المصالح نشطت الدبلوماسية

---

(PRO) FO/195/2138, Baghdad and Basra (٢٩١)  
 Received 1903 from Consul of Basra 6th January, 1903.  
 (IOR) Admin. Reports on the Persian Gulf (٢٩٢)  
 Political Residency and Maskat Political Agency for years 1904-1905, p. 13.

(PRO) FO/602/14 File No. 36, Piracies, Shatt- (٢٩٣)  
 El Arab, 1900-1914; (IOR) LP & S/10/155, Persian Gulf  
 Piracy Pt. 1-2, 3208/1908.

(٢٩٤) « ٠٠٠ ان منزلتنا في الخليج •• تستند الى حصانتنا التجارية في ربوعه ، الى خدماتنا هناك منذ مائة عام ، الى المال المصروف ، الى المركز البحري الذي اقمناه ، الى ما نحتفظ به من سيطرة سياسية ، الى ما هو فوق ذلك كله من ن الخليج جزء من الحدود البحرية للهند وان شؤون الخليج السياسية ، مرتبطة بأمن وسلامة واستقرار الهند ذاتها • »

=



البريطانية واوعزت الى اجهزتها المحلية في الدولة العثمانية لتتابع بدقة تحركات الولاة وقادة الاسطول العثماني في البصرة وترصد تقاريرهم وتراقب اتصالاتهم بالشركة الالمانية العاملة في البصرة الممتلة في خط هامبرك - أمريكا<sup>(٢٩٥)</sup> غير ان القلق البريطاني لم يستمر طويلا اذ لم تلبث الحرب الاولى ان نسبت وغدت بريطانيا سيدة الموقف لا في الفساو والبصرة فحسب وانما في العراق كله .

انظر : الدكتور زكي صالح ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص ٢٥٨ . نقلا من سلسلة المناقشات البرلمانية البريطانية ( مجلس ) اللوردات .

(٢٩٥) لقد حصل كراو انقنصل البريطاني في البصرة عام ١٩١٠ على تقرير حكمت باشا قائد الاسطول العثماني في البصرة ، الموجه الى وزارة البحرية العثمانية اشار كاتب التقرير الى تزايد النفوذ البريطاني في البصرة وتسخر البريطانيين في شؤون لمنطقة التجارية والسياسية ، وطالب قائد الاسطول في تقريره بضرورة تجهيزه بمدافع حديثة وبواخر جديدة وحذر حكومته « ان لم تفعل ذلك وعلى جناح السرعة فان بريطانيا سوف تستولي على البصرة » . ومما يلفت النظر ان نظيف باشا والي البصرة هون الامر في تقرير لاحق و اعتبر ما ورد في تقرير قائد الاسطول مجانب للحقيقة ، وقد طلبت الحكومة العثمانية من والي بغداد ناظم باشا بيان الحقيقة وقد أكد هذا الاخير ما ورد في تقرير قائد الاسطول ودعم أرائه ، ويبدو ان العسكريين العثمانيين في هذه الفترة كانوا ميالين الى المانييا ومناهضين لبريطانيا « .....  
انظر ذلك في :

(IOR) L/P & S/10/162, Persian Gulf Turkish  
Aggression 757/1909-1910, Consul Crow to Sir Glouther No.  
54, 16 September, 1910.



## الفصل الثالث

دور المواصلات والشركات التجارية

في تجارة البصرة والخليج العربي

•

•

•

•

## دور المواصلات والشركات التجارية في تجارة البصرة والخليج

### تمهيد :

اسهمت شركة الهند الشرقية الانكليزية والشركات التجارية الاجنبية الاخرى بعيد تأسيسها<sup>(١)</sup> في حرمان بحارة منطقة الخليج العربي من مصدر رزقهم وجردتهم من مهنتهم الرئيسة - الوساطة التجارية البحرية - ولقد تفاقم الحرمان عندما سیرت شركة الهند الشرقية خلال القرن الثامن عشر سفناً بشكل منتظم بين الهند واهم موانئ الخليج العربي وبذلك لم تترك لهم فرصة لتطوير مشاريعهم الملاحية والتجارية ، بسبب امكانيات الشركات الضخمة وانتشار وكالاتها النشيطة المتمرسه في معظم موانئ الخليج التي أخذت تستنزف ذهب المنطقة وفضتها مقابل سلع كماليسة للاغنياء والمترفين + وما ان شارف القرن على نهايته حتى حصلت الشركة على مركز متفوق في الخليج العربي<sup>(٢)</sup> .

وفي اوائل القرن التاسع عشر فكرت الشركة باستثمار المزيد من

---

(١) للاستزادة عن شركة الهند الشرقية ونشاطها في الخليج بعد تأسيسها يراجع: الدكتور عبدالامير محمد امين، التنافس بين الشركات التجارية الانكليزية في منطقة الخليج العربي والاقطار المجاورة ، خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر ، مجلة كلية الآداب ، بغداد ، ١٩٦٣ و Bennett, op. cit., pp. 634-652.

(٢) هاملتون جب وهارولد بوون ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة الدكتور أحمد عزت عبدالكريم ، ج٢ ، القاهرة ١٩٧١ ، ص ١٦٤ .

الرأسمال البريطاني في العراق لتعزيز مواقع بريطانيا في حوض الخليج العربي ، عندما حاولت فتح خط للبواخر بين بريطانيا وساحل البحر المتوسط الشرقي لنقل المسافرين والبضائع والبريد عبر نهر الفرات وشط العرب الى البصرة ومنها الى الهند وبالعكس<sup>(٣)</sup> . ورغم فشل المشروع اندي اوكل القيام به الى جنسني<sup>(٤)</sup> الا انه افرز في العراق شركة ملاحية منظمة في نهر دجلة باسم شركة لنج<sup>(٥)</sup> التي سُميت بعد توسع رأسمالها في ستينات القرن التاسع عشر باسم شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة تلك الشركة التي جردت التجار والوسطاء العراقيين من آخر نشاط كان يربطهم بماضيهم الزاهر ، فاضطروا الى التعامل والنسير في ركاب الشركات الاجنبية للحفاظ على بعض امتيازاتهم .

وكرد فعل لنظام الامتيازات الاجنبية في الدولة العثمانية وتزايد الشركات الاحتكارية فيها ، اصر المتورون العثمانيون على ضرورة استغلال انرأسمال الوطني العثماني في المشاريع الملاحية والتجارية المحلية لنوقف في وجه تلك الشركات التي أخذت تحقق الارباح الطائلة ، وافلح اولئك في تأسيس « شركة عمان العثماني »<sup>(٦)</sup> للتجارة والملاحة التي حققت في

---

(٣) للاستزادة عن اهمية العراق كطريق بين بريطانيا والهند  
يراجع : عبدالفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، بغداد ، مطبعة الاهالي ،  
١٩٣٥ .

(٤) انظر التفاصيل عن مصادر هذه البعثة في  
من هذا الفصل .

(٥) انظر التفاصيل عن هذه الشركة وشااطها ودورها في تجارة  
العراق والخليج في ص ص  
من هذا الفصل .  
(١) يمكن الاطلاع على التفاصيل في ص ١٩٤ من هذا الفصل .

بداية نشاطها نجاحا ملموسا الا انها لم تستطع الاستمرار في منافسة غريماتها الشركات الاجنبية التي تمتعت بالحصانة السياسية والامكانيات المادية المضخمة والخبرة التجارية المتفوقة والتمرس في شؤون الملاحة هذه المميزات وغيرها الى جانب ضعف المنافسة العثمانية ، شجعت الشركات البريطانية على ارسال بواخرها في رحلات منظمة من الجزر البريطانية الى البصرة عبر رأس الرجاء الصالح - قبيل افتتاح قناة السويس - لنقل الفحم الى بواخر شركة لنج العاملة في المياه العراقية بالاضافة الى بعض السلع الكمالية رغم انها كانت تعود احيانا بدون حمولة لعدم وجود تجارة متسعة مع العراق في ذلك التاريخ وبعيد افتتاح قناة السويس تأسست في لندن عام ١٨٧٠ شركتان ملاحيتان لارسال بواخر منظمة شهرية الى البصرة عن طريق القناة<sup>(٧)</sup> تلك الرحلات التي اسهمت في تغلغل الرأسمال الاجنبي على شكل شركات احتكارية ووكالات ملاحية وتجارية كانت تتنافس فيما بينها تارة وتتوحد احيانا من اجل الحصول على أسواق التصريف والبحث عن مصادر الخامات والمنتجات الزراعية وكشف الميادين لتوظيف الرساميل لاسيما بعد تطور التجارة الخارجية في المنطقة وارتباطها بالاقتصاد الرأسمالي العالمي لا بصفتها حليفة متساوية في الحقوق والمكاسب بل كمستودع لتزويد اقتصاد أوروبا الرأسمالي بالخامات والمواد الزراعية وغدت البيوتات التجارية المحلية عبارة عن وكالات صغيرة مرتبطة بالشركات الاجنبية الكبيرة لتقوم بمهمة تصريف السلع الاوربية التي أخذت تتوارد الى ميناء البصرة بكثرة ، اما صفقات التصدير الكبيرة فانها كانت تتم بواسطة تلك الشركات الاحتكارية المرتبطة بالصناعات الاوربية مباشرة<sup>(٨)</sup> .

---

Basra C. T. R., 1869-1870, pp. 296-297.

(٧)

(٨) يمكن الاطلاع على المصادر التي تبين هذه الحقائق في هوامش

الصفحات التالية .

وفي الصفحات التالية سنستعرض اسماء بعض تلك الشركات الاجنبية التي مارست نشاطها التجاري والملاحي في البصرة والخليج العربي خلال ١٨٦٩ - ١٩١٤ بقدر وما وفرته لنا الوثائق التجارية الاولى والمصادر المعاصرة للفترة موضوعة البحث \*

#### أ - الشركات الملاحية النهرية :

##### ١ - شركة لنج

(Lynch Co. Euphrates and Tigris Steam Navigation Co.)

في اعقاب انتهاء عملية مسح الفرات من قبل بعثة جسني (Chesney) <sup>(٩)</sup> عام ١٨٣٧ ، ارسلت شركة الهند الشرقية ثلاث بواخر مسلحة <sup>(١٠)</sup> ، الى البصرة في نهاية عام ١٨٣٩ لتعمل في المياه العراقية الى جانب الباخرة ( الفرات ) التي خلفتها البعثة المشار اليها ، بعد غرق باخرتها الاخرى المسماة (دجلة) في اعالي الفرات بسبب عاصفة عاتية ، وعهد الى الملازم هنري بلوص لنج مساعد جسني بقيادة هذه البواخر الاربعة <sup>(١١)</sup> لاغراض

---

(٩) بالامكان الاطلاع على تفصيل وافية عن هذه البعثة في

F. R. Chesney, Narrative of the Euphrates Expedition, London, 1868.

W. P. Andrew, Euphrates Valley Route to India,

Saral Searight, The British in the Middle East, London, 1969.

(١٠) هي آشورية (Assyria) ونمرود (Nimrod)

وقد التبس الامر (Nitocris) Lorimer, IB, p. 1397 (ونيتوكرس

على يوسف غنيمة وسمي هذه البواخر دجلة ونيتوكرس وكوميت . انظر ( تجارة العراق قديما وحديثا ) ، ص ٨٣ .

Searight, op. cit., pp. 121-123.

(١١)



تجارية وسياسية واستراتيجية ومن اجل احياء تجارة « الشرق الاوسط »  
التي ازدهرت ردحا طويلا من الزمن في العصور السالفة<sup>(١٢)</sup> .

لقد استغلت تلك البواخر الخشب المتوافر على ضفاف الانهار العراقية  
كوفود محرقاتها من جهة وتكوين علاقات صداقة مع رؤساء العشائر  
القاطنة على تلك الضفاف الذين ابدوا استعدادهم لتزويد قائد الاسطول بما  
يحتاج اليه من اخشاب بموجب عقود خاصة<sup>(١٣)</sup> ، يمكن اعتبارها نموذجا  
لما اخذت تمارسه شركة الهند الشرقية ، وخليفتها شركة لنج فيما بعد  
من سياسة في تعميق علاقاتها مع شيوخ العشائر<sup>(١٤)</sup> دون اللجوء الى الدولة  
العثمانية بدرجة ان بعض رؤساء العشائر بانوا فيما بعد يهددون ويهاجمون  
السفن والبواخر العثمانية في نهر دجلة بينما كانوا يسمحون للسفن  
وابواخر ابريائية بمرور بامان تام<sup>(١٥)</sup> .

وفي عام ١٨٤١<sup>(١٦)</sup> . سعى توماس كير لنج ان ي عمل مع اخيه

---

(١٢) للاطلاع على أسباب تدهور تجارة الشرق الاوسط منذ القرن  
الثاني عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر . يراجع :

C. Issawi, The Decline of Middle Eastern Trade

1100-1850, Islam and the Trade of Asia Edited By D.S.

Richards, Oxford, 1970, p. 265.

Lorimer, IB, p. 1397.

(١٣)

(١٤) الدكتور عبدالعزيز نوار ، المصالح البريطانية في انهار العراق

١٦٠٠ - ١٩١٤ ، القاهرة ١٩٦٨ ص ٧٣ .

Lorimer, IB, p. 1506.

(١٥)

(IOR) L/P & S/18/B78, Navigation of the

(١٦)

Tigris and Euphrates by British Merchant-Vessels, p. 2.

بينما جعل هوسكنز سهوا تاريخ تأسيس شركة لنج في العراق عام

١٨٣١ ، انظر الالتباس في :

H. L. Hoskins, British Routes to India, London, 1966, p. 424.

هنري بلوص لنج في حملة مسح الفرات الثانية ، على تأسيس شركة ملاحة في نهر دجلة مع افراد اخرين من اسرته لاستخدام سفن تشاد خصيصا للتجارة النهرية لاسيما عندما وجدت شركة الهند الشرقية ان بواخرها العاملة في نهر دجلة تبعضها بالتكاليف لذلك قبلت العرض وقدم اعضاء الشركة الجديدة طلبا الى الباب العالي للحصول على الموافقة بخصوص تبادل البواخر<sup>(١٧)</sup> .

وفي صيف ١٨٤٢ سحبت شركة الهند الشرقية ثلاثا من بواخرها وابقت فقط على البخرة نيتوكرس Nitocris التي ظلت تعمل في مياه دجلة وتنقل البريد بين البصرة وبغداد حتى استبدلت عام ١٨٥٢ بالبخرة البريطانية (كوميت) Comet لدعم وحماية المصالح السياسية والتجارية البريطانية في اعراق<sup>(١٨)</sup> . ومنها شركة لنج التي اخذت تعمل في نهر دجلة وتستخدم السفن الشراعية التي شيدتها لنفسها او استأجرتها من اصحابها المحليين ، وحقت ارباحا كبيرة ووقفت في وجه كل محاولة محلية او اجنبية غير بريطانية ، لتأسيس شركة ملاحة في نهر دجلة . ان نجاح الذي حققته شركة لنج في العراق يعود في الاساس الى تطور الصناعة في بريطانيا الذي ادى الى ازدياد حجم تجارتها الخارجية لاسيما

---

(١٧) بدج ، رحلات الى العراق ، ج ١ ص ٧٥ - ٧٨ .

(١٨)

(IOR) L/P & S/ 18/B195 Navigation on the Rivers of Mesopotamia, p. 3.

لقد قام الدكتور عبدالعزيز نوار بمناقشة مسهبة لدوافع ارسال هذه البواخر الى المياه العراقية وركز الباحث على الجوانب السياسية وتوصل الى نتائج قيمة جدا ويستطيع القارئ المهتم بهذه الفترة مراجعة كتابه : المصالح البريطانية في انهار العراق ، ص ص ٦١-١٠١ .

في الفترة ١٨٢٥ - ١٨٥٣ ، ففي الوقت الذي بلغت واردات وصادرات بريطانيا عام ١٨٢٥ (٤٤٢٠٨٨٠٣) باون و١٨٢ و٥٦٣٢٠ باون على التوالي ، ارتفعت الواردات عام ١٨٥٣ الى ١٢٣٠٩٩٠٠٠ باون والصادرات الى ٢٤٢٠٧٢٠٠٠ باون اي ان الواردات ازدادت بنسبة ٢٧٠٪ والصادرات بنسبة ٤٣٢٪ خلال ربع قرن<sup>(١٩)</sup> ، لذا اخذت بريطانيا تفتش عن الاسواق لتصريف بضائعها الصناعية ولشراء المواد الاولية لصناعاتها المتنامية والمواد الغذائية لمواجهة زيادة السكان في مدنها كل ذلك دفعها الى التوجه الى أملاك الدولة العثمانية ومنطقة الخليج العربي لخلوها من المشاريع الصناعية ولعدم وجود خطط مستقبلية لتأسيس واحدة من تلك المشاريع في أذهان ساستها، على العكس من الاقطار الاوربية التي أخذت بمبدأ التصنيع واغلقت اسواقها في وجه السلع البريطانية<sup>(٢٠)</sup> عن طريق زيادتها للتعريف الكمركية في الوقت الذي استقرت هذه التعريف في الدولة العثمانية بل انخفضت احيانا نتيجة للسياسة التي مارستها بريطانيا تجاه الدولة العثمانية في المحافل الدولية تلك السياسة التي تظاهرت فيها بريطانيا بانها حريصة على حرية واستقلال وسيادة الدولة العثمانية<sup>(٢١)</sup> .

ونتيجة للامتيازات التي حصلت عليها بريطانيا في الدولة العثمانية تطورت شركة لنج في العراق وتشجعت على اشراك رؤوس اموال جديدة لجني مزيد من الارباح وتحويل البيت التجاري المحلي الى شركة دولية ، لذا بدأ الاخوان لنج وشركاؤهم عام ١٨٦١ سلسلة من المفاوضات مع

Stavrianos, op. cit., p. 320.

(١٩)

G. C. Allen, British Industries and Their

(٢٠)

organization, London, Fourth Edition 1959, p. 3;

Stavrianos, op, cit., p. 320.

(٢١) انظر الفصل الاول ، التعريف الكمركية ، ص ٦٦ .

حكومة الهند والحكومة البريطانية بشأن مسألة حقوق الملاحة في نهري دجلة والفرات ، وتعهدوا لحكومة الهند بنقل البريد من البصرة الى بغداد<sup>(٢٢)</sup> ، وقد حصلت الشركة على نوع من الامتياز من الباب العالي تبعا لشروط قانونية معينة منها تحديد الضرائب الخيرية وكيفية رفع الاعلام ، وصدر «فرمان» من الباب العالي ، تأسست بموجبه شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة<sup>(٢٣)</sup> في لندن في ٢٥ نيسان ١٨٦١ برأسمال أولى لا يزيد على ١٥٠٠٠ باون مقسم على ٣٠٠ سهم قيمة كل سهم ٥٠ باونا وقد ازداد هذا الرأسمال كلما تقدم الزمن حتى غدا ٣٠٠٠٠٠ باون في عام ١٩١٩<sup>(٢٤)</sup> وكان مديروها الاوائل هم الكابتن هنري بلوص لنج

---

(٢٢) FO/78/3989, Navigation of the Tigris and Euphrates, Messrs Lyneh's Case the Comet etc. 1878-1881, p. 11.

(٢٣) كان «الفرمان» امتداد للاوامر الوزارية للاعوام ١٨٢٤ ، ١٨٤١ ، ١٨٤٦ ، التي منحت فيها الدولة العثمانية بريطانيا ورعاياها حقوق الملاحة والتجارة في نهر الفرات حصرا . لذا تمسكت الدولة بهذا الحق في ثمانينات القرن التاسع عشر ومنعت شركة لنج من ممارسة اعمالها في نهر دجلة لامتد قصير ، يمكن الاطلاع على نصوص الاوامر الوزارية والفرمانات « وتفاصيل اخرى عن تأسيس الشركة في :

(IOR) L/P & S/18/B78, Navigation of the Tigris and Euphrates. pp. 1-9.

(٢٤) Charles Issawi, The Economic History of the Middle East, 1800-1914, Chicago, 1966, pp. 147-148.

لقد نشر عيساوي في كتابه هذا نص « قصة شركة الفرات » التي نشرت اصلا كمقالة في مجلة The Near East and India في عددها الصادر في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٣٢ بعد اذن خاص ، وسنشير الى هذا المصدر بعد الان باسم The Story of the Euphrates Co. وارقام الصفحات تشير الى كتاب عيساوي المشار اليه اعلاه .

(Henry Blossse Lynch) (٢٥) واخواه توم او توماس

(Thomas) وستيفن (Stephen) وفي اول اجتماع للشركة قدموا عرضا لاحدى الشركات البريطانية لصناعة السفن لبناء باخرة لهم تناسب مياه دجلة وقد وصلت البخرة التي طولها ١٧٥ قدم مفككة الى حوض السفن اعائد للشركة<sup>(١١)</sup> في (ماركيل) المعقل<sup>(٢٧)</sup> حيث تم تجميعها

(٢٥) توفي في ٢٣ تشرين الثاني ١٨٩١ وظل طيلة الفترة عضوا نشيطا في الشركة يتنقل بين بغداد ولندن واسطنبول لنيل الامتيازات والمكاسب للشركة . وبعد وفاة هنري باسبوع توفي اخاه توماس ، فانيطت مهام ادارة الشركة الى ستيفن الاخ اثنان الذي مكث رئيسا لها حتى وفاته في عا ١٨٩٦ وعندها انتخب هنري بن توماس رئيسا للشركة واستمر يديرها حتى وفاته في عام ١٩١٣ فعين جون لنج ( ابن ستيفن ) رئيسا حتى عام ١٩٢٦ .

Diary, No. 36, 29 Dec. 1891; Zeki, Saleh, Mesopotamia (Iraq) 1600-1914, Baghdad, 1957, p, 188.

(٢٦) لقد اشترت الشركة الاراضي التي اقامت عليها حوضها للسفن وورشه ومستودعات من تايلر Taylor المقيم البريطاني في البصرة حتى ١٨٤٣ الذي كان قد اشتراها بدوره من (مانستي) وكيل شركة الهند الشرقية في البصرة في اواخر القرن الثامن عشر . انظر التفاصيل عن هذه الاملاك في :

(PRO) FO/195/1842, Baghdad and Basrah received :

رسالة القنصل البريطاني العام في بغداد الى نائب القنصل البريطاني في البصرة المرقمة ٦٥ والمؤرخة في ١١ ايلول ١٨٩٤ .

(٢٧) المعقل أسم نهر من انهيار شط لعرب منسوب الى معقل بن يسار ويذكر الباحثان بشير فرنسيس وكوركيس عواد ( بان الانكليز

وسميت باسم مدينة لندن City of London واصبحت جاهزة للعمل في وقت مبكر من عام ١٨٦٢ وتوقع لها ان تقطع المسافة بين بغداد والبصرة في مدة تتراوح بين ٥٢ - ٦٠ ساعة بدلا من ٦ - ٨ ايام وفي عودتها من البصرة قدر لها ان تقطع المسافة في ٤ - ٥ ايام بدلا من ٤٠ - ٦٠ يوما<sup>(٢٨)</sup> . واخذت تستقبل البواخر القادمة من الهند بمعدل واحدة منها كل ستة اسابيع وشجعتها الارباح على اضافة باخرة اخرى الى الخدمة النهرية في ٢٤ حزيران ١٩٦٥ باسم الباخرة دجلة<sup>(٢٩)</sup> التي كانت بطول ١٧٥

---

حرفوا هذا الاسم الى « ماركيل » ابان احتلالهم للعراق وجاراهم في ذلك من كان يشتغل عندهم فشاعت هذه التسمية المغلوطة ) . ويبدو لي ان هذه التسمية المغلوطة شاعت منذ بدأ النشاط الملاحي لشركة لنج في المعقل حيث ذكرها السائح ( Ussher ) باسم ماركيل عام ١٨٦٥ وتكررت على لسان السائح الامريكي فوك عام ١٨٧٥ كما ذكرها بحرفة آدموف في مطلع القرن العشرين للتأكد انظر : فوك ، المصدر السابق ، ص ١١٢ ، ١١٣ . Ussher, op. cit., p. 493. المصدر السابق ، ص ٣٢ والتي سماها ماركيل او كوت الافرنجي . بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، نبذة تاريخية في أصول اسماء الامكنة العراقية ، مجلة سومر ، ج ٢ ، مجلد ٨ ، ١٩٥٢ ، ص ٢٧٧ .

(٢٨) ، المصدر السابق ، ص ١١٣ فيما ورد في التقرير التجاري لعام ١٨٦٦ بانها كانت تقطع المسافة بين البصرة وبغداد في عشرة ايام . ثم ورد في تقرير عام ١٨٧٠ بانها تقطع المسافة في ٤ - ٧ ايام تبعا لحالة النهر . Basra C.T.R., 1866 and 1870, p. 255 & p. 296.

(٢٩) لقد واجهت عملية انزالها في النهر بعض الاعتراضات من قبل الوالي نامق باشا الذي اصر على ان عدد السفن التي تحمل العلم البريطاني والمصرح لها بالعمل في الانهار العراقية يجب ان لا يزيد على باخرتين ، وذكر بانه لايفرق بين الشركة وبين الحكومة البريطانية ، ولما كانت في المياه

قدم وذات دواليب جانبية من الحديد وشيدت خصيصة للعمل في نهر دجلة حيث جهزت بالمحركات اقوية التي تمكنها من مواجهة التيار السريع<sup>(٣٠)</sup> ولكن رغم ذلك كانت تواجه اشاكل الملاحية ابان موسم الصيف<sup>(٣١)</sup> . وفي الوقت نفسه كانت الشركة تشغل الباخرة ( جمن ) المستأجرة حسابها في التجارة بين البصرة وبومباي ولندن وذلك لاستيراد السلع التجارية الهندية والاورية الى العراق وتصدير المواد الأولية والغذائية الى الاسواق الاوربية والهندية<sup>(٣٢)</sup> ويبدو ان نشاط هذه الشركة في هذه الفترة قد تشعب ، فهي بالاضافة الى اشتغالها في الملاحة النهرية بين البصرة وبغداد كانت تتعاطى التجارة العامة الداخلية والخارجية وتستأجر وتشترى الاراضي الزراعية في العراق لغرض انتاج المحاصيل التي تحتاج اليها المصانع البريطانية لاسيما محصول القطن ولهذا الغرض استوردت عام ١٨٦٥ مجموعة من المضخات البخارية الى العراق ولكن السلطات العثمانية

---

العراقية باخرتان هما (مدينة لندن) و (كوميت) لذا لا يحق لهم استخدام المزيد منها ولكن تسخر وزارة اخارجية حسم المسألة لصالح الشركة .  
(IOR) L/P & S/18/B195, Navigation on the Rivers of Mesopotamia, p. 4.

(٣٠) لقد كان زفوبودا كاتباً للشركة على ظهر الباخرة (مدينة لندن) ثم تحول الى الباخر الجديدة دجلة في ٩ تموز ١٨٦٥ وقد أستغرقت رحلته الاولى بين بغداد والبصرة ٤٢ ساعة و٤٥ دقيقة انظر :

Diary, No. 4, 9 July, 1865.

(٣١) الزوراء ، ٥٩ ، ١٣ ربيع الثاني ، ١٢٨٧هـ .

Diary, No. 4, 12 January, 1866.

(٣٢)

وضعت اليد عليها<sup>(٣٣)</sup> لان الصفقة كانت مخالفة للقوانين والانظمة التجارية العثمانية ولانها تمت بدون موافقة الباب اعالي واستمرت الشركة تعمل بحرية تامة خلال السنوات اللاحقة لافي مجال خدمات النقل وانما في النشاط التجاري ايضا حيث استوردت عام ١٨٦٩ مكائن لضغط الصوف ونصبتها في مخازنها في المعقل<sup>(٣٤)</sup> . واخذ وكلاؤها يجوبون ارجاء العراق واقليم عربستان لشراء الصوف لصالح الشركة<sup>(٣٥)</sup> .

ويبدو واضحا ان الرأسمال الاجنبي الخاص لم يكن يحاول تطوير الشركة ويجازف في الاستثمار ما لم يضمن الربح مسبقا ، ذلك الربح الذي توفر عن طريق تطوير تجارة العراق الخارجية الذي حدث نتيجة التفاعل المتبادل بين الطلب الاوربي الهندي المتزايد على المواد الغذائية والمواد الخام للعراقية وبين العرض الوفير من الاراضي والايدي العاملة الضرورية لانتاج

---

The Story of the Euphrates Co. p. 148. (٣٣)

لقد اكد الوالي مدحت باسا على توسيع زراعة القطن في العراق ابان ولايته ، انظر : الزوراء ٦٢ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ .

Diary, No. 7, 16 April, 1869. (٣٤)

وظلت الشركة تستورد المزيد منها لتقوم بنصبها في البصرة وبغداد في السنوات اللاحقة .

Diary, No. 16, 15 July, 1876. (٣٥)

وبمرور الزمن احتكرت الشركة تجارة الصوف في العراق وتخصصت فيه . انظر : المركز الوطني للوثائق ،

No. 51/24, Sheep Breeding and Wools, September, 6th, 1919.



هذه السلع<sup>(٣٦)</sup> . والذي تعزز بعد افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ وانشاء خط مبرر للملاحة بين العراق واوروبا<sup>(٣٧)</sup> الذي لم يؤد الى وصول هذه الخدمات والمنتجات الزراعية المحلية الى الاسواق الاوربية على نطاق واسع فحسب وانما ساعد في بداية الامر على ارتفاع اسعارها ايضا<sup>(٣٨)</sup> . ونتيجة لهذا النشاط حققت الشركة أرباحاً قدرت بـ ١٠٪ و ١٥٪ و ٢٥٪ سنوياً في الأعوام ١٨٧٠ و ١٨٧٢ و ١٨٧٣ على التوالي<sup>(٣٩)</sup> .

وفي عم ١٨٧٣ ونتيجة لتزايد ارباح الشركة من جراء تشعب

---

(٣٦) يستطيع القارئ لمهتم الاطلاع على التفاصيل الوافية عن التطور الاقتصادي في العراق في البحث القيم الذي كتبه : الدكتور محمد سلمان حسن ، التطور الاقتصادي في العراق ، صيدا - بيروت ، بدون تاريخ ، ص ٣٥ ، ٨٨ .

(٣٧) لقد تناول عدد من الباحثين تأثير افتتاح قناة السويس على تطور التجارة العراقية - في مقدمتهم الدكتور محمد سلمان حسن ، المصدر السابق ، ويعقوب سرقيس ، البصرة : تجارها قبيل صدر القرن التاسع عشر وبعده ، مباحث عراقية ق ٢ بغداد ١٩٥٥ ، ص ٢٧٣ ويوسف غنيمية ، المصدر السابق ، والدكتور عبدالله الفياض ، الزراعة والتجارة في العراق في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، مجلة الاستاذ ، المجلد الحادي عشر ١٩٦٢ - ١٩٦٣ ، ص ٣٨٣ - ٤٠٧ . الدكتور صالح حيدر ، التطور الاقتصادي في العراق ، مجلة غرفة تجارة بغداد ، ج ٢ ، ٩ ، ١٠ تشرين الثاني وكانون الاول السنة ١٧ ، ١٩٥٤ .

(٣٨) آ . م منتشاشفيلي ، العراق في سنوات الانتداب البريطاني ، ترجمة الدكتور هاشم صالح التكريتي ، مطبوع على الآلة الكاتبة ص ١٧ . ( وصدر مؤخراً )

الزوراء ، ٦١ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ .

Diary, No. 8, 3 May, 1870 and No. 12, 15 may, (٣٩)

نشاطاتها في النقل والتجارة ونظرا لزيادة الطلب على خدماتها من لدن التجار المحليين والاجانب ، اخذت تطالب باستخدام باخرة ثالثة في النهر لمواجهة تلك الطلبات الا ان الدولة العثمانية لم تكف بعدم الاستجابة لطلبها وانما باشرت في محاسبتها على مخالفتها<sup>(٤٠)</sup> . فاعترضت السلطة المحلية مثالا في شباط ١٨٧٣ على استيراد الشركة للزورق البخاري الصغير الذي أخذ ينقل المسافرين والبريد بين البصرة وبغداد<sup>(٤١)</sup> ، كما رفضت طلبا آخر تقدمت به الشركة لتحويل باخرتها المسماة ( مدينة لندن ) الى سفينة تخزين على ان تحل محلها باخرة جديدة مع لنش بخاري<sup>(٤٢)</sup> ، ومن جهة أخرى أصرت السلطات العثمانية المحلية في البصرة في عامي ١٨٧٤ و ١٨٧٥ على منع الشركة من ممارسة نشاطها الملاحي بين البصرة والمحيرة لعدم شرعية ذلك النشاط<sup>(٤٣)</sup> . وقد التزم روبرتسون نائب القنصل البريطاني في البصرة جانب الشركة واخذ يبعث بتقاريره الى القنصل البريطاني العام في بغداد مؤيدا وجهة نظر ( بيت لنج ) وحققا في الملاحه

---

The story of the Euphrates Co. p. 148. (٤٠)

(IOR) L/P & S/18/B76, Memorandum (٤١)  
Respecting the Claim of the Euphrates and Tigris  
Steam-Ship Company to use Berges on these Rivers  
as amatter of "right" p. 6.

Lorimer, IB, p. 1451. (٤٢)

Diary, No. 14, 23 August 1874; (PRO) FO/195/1076. (٤٣)

تقرير روبرتسون المرقم ١ والمؤرخ في ٤ كانون الثاني ١٨٧٥ المرسل  
الى القنصل البريطاني في بغداد .

بين البصرة والمحمرة لدرجة ان هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد اتهم روبرتسون - في إحدى رسائله الى السفير البريطاني في اسطنبول - باستحيز السافر لشركة لنج وبالمشاكسة الواضحة للسلطات المحلية العثمانية في البصرة التي ذكر بانها محقة في دعواها لان (فرمانا) لم يصدر من الباب العالي بشأن السماح بالملاحة بين البصرة والمحمرة ، وعزا القنصل العام سبب حماس روبرتسون لقضايا الشركة الى كونه موظفا سابقاً عندها وله مصالح معها ، ويبدو ان مخالفات روبرتسون بلغت حدا دعت القنصل العام في بغداد الى طلب استبداله بشخص آخر (٤٤) . ولكن الذي حدث فعلا هو تحية هربرت من قنصلية بغداد وترقية روبرتسون الى درجة المعتمد السياسي في البصرة بحيث خوله المنصب ان يكون عضوا في الهيئة السياسية الهندية (٤٥) . وهذا يوضح لنا الصلات القوية التي كانت تحتفظ بها الشركة مع الاوساط المتنفذة في حكومة الهند . وفي شباط ١٨٧٥ احتج الباب العالي على تجاوز عدد السفن البريطانية في نهر دجلة على الحد المسموح به بموجب الامتيازات السابقة كما امر بوقف الباخرة الحرية (كوميث) من الملاحة في نهر دجلة (٤٦) . ولكن «اليوت» السفير البريطاني في اسطنبول

---

(٤٤) (PRO) FO/195/1076.

تقرير هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد الموجه الى اليوت  
السفير البريطاني في اسطنبول في حزيران ١٨٧٥ .

(٤٥) Lorimer, IB, pp, 1472-1473.

نحي هربرت للنزاع الذي حصل بينه وبين رديف باشا في بغداد .

(٤٦) (IOR) L/P & S/18/B75, Memorandum as to  
the Right of British Ships of war to go up the Tigris  
and Euphrates, p. 5.

سرعان ما افلح في الحصول على امر من الباب العالي بتاريخ ٣١ مارس ١٨٧٥ باستبدال إحدى بواخر شركة لنج القديمة بأخرى جديدة والسماح لها باستخدام لنش بخاري في موسم الصيف<sup>(٤٧)</sup> وهذه الاستجابة لمطالب الشركة لا يمكن تفسيرها مالم نضع نصب أعيننا مسألة الضغوط السياسية والاقتصادية<sup>(٤٨)</sup> التي كانت تمارسها الحكومة البريطانية ضد الدولة العثمانية التي كانت آنذاك خاضعة لتلك الضغوط .

ويصف لنا السائح الأمريكي فوك خلال رحلة قام بها بين البصرة وبغداد عام ١٨٧٥ نشاط شركة لنج واتساع ثروتها وعمق نفوذها ودورها في تجارة العراق والخليج وازدهار بواخرها بالمسافرين وامتلاكها لمستودعات الفحم ومخازن البضائع ومكائن ضغط الصوف وورش تصليح البواخر<sup>(٤٩)</sup> .

وفي ٨ ايلول ١٨٧٦ نكبت الشركة بغرق باخرتها دجلة في عاصفة عاتية<sup>(٥٠)</sup> ، ورغم ان خسارة في الارواح لم تحدث ، الا ان قسما كبيرا من

---

(IOR) L/P & S/18/B76, p. 6

(٤٧)

(٤٨) ربما كانت مسألة الديون البريطانية واحدة من الاسلحة التي استخدمتها بريطانيا ضد السولة العثمانية في هذه الفترة وقد اوردت جريدة الزوراء على سبيل المثال قائمة بالديون العثمانية نقلتها من جريدة التايمس البريطانية وبلغ مقدارها ثلاثة مليارات و٢١٢ مليون و٥٠٠ الف قرش عثماني وقد قدرت الفوائد المستحقة دفعها سنويا ب ١٣١٣٩٤٠٨٠ قرش عثماني وكانت بريطانيا في مقدمة الدول الدائنة . جريدة الزوراء ، ١٢٤ ، ١٥ ذي الحجة ١٢٨٧ / آذار ١٨٧١ . (وردت في الاصل ليره عثمانيه )

(٤٩) فوك ، المصدر السابق ، صص ١١٤ - ١١٥ ، ١١٧ ، ١٩٥ .

Diary, No. 17, 8 September, 1876; Geary, op. cit. (٥٠)

Vol. 1, p. 117.

شحنات الباخرة قد جرفه التيار بسبب الارتفاع الفجائي مياه نهر دجلة ولم  
ينفذ الا جزء صغير من تلك الشحنات<sup>(٥١)</sup> وطالبت الشركة السلطات العثمانية  
بالسماح لها باحلال باخرة جديدة محل الباخرة (دجلة) الا ان اسلطات  
العليا رفضت الطلب وادعت بأن بريطانيا قد تجاوزت الامتياز الممنوح لها  
في المياه العراقية عندما شغلت اكثر من باخرتين وذكرت بانها لا تفرق بين  
الشركة وبين الحكومة البريطانية \* ولم تقتصر السلطات العليا على هذا  
الرفض وانما اوعزت الى السلطات المحلية في البصرة بمطالبة سفن الشركة  
بدفع رسوم (الليمان)\* المفروضة على السفن التي تتراوح حمولتها بين نصف  
طن الى خمسة اطنان<sup>(٥٢)</sup> والتي يبدو بان الشركة كانت تحتفظ بعدد منها  
تستخدمها في النقل النهري الى جانب بواخرها ، الا ان الشركة رفضت  
الدفع مدعية بان سفنها معفوة من الرسوم المحلية بموجب نظام الامتيازات ،  
وسارعت باخبار القنصلية البريطانية بضرورة تحركها للحصول على موافقة  
انباب العالي بالسماح لها باحلال باخرة اخرى محل تلك التي غرقت في  
مياه دجلة وبعد مراسلات طويلة بين القنصل البريطاني في بغداد والسفير  
البريطاني في اسطنبول افلح هذا الاخير في الحصول على السماح اللازم من  
السلطات العليا للشركة \* وحلت الباخرة (بلوص لنج) مكان الباخرة دجلة  
في ٤ نيسان ١٨٧٧<sup>(٥٣)</sup> وقد شيدت الباخرة الجديدة في لندن من قبل

---

The Story of the Euphrates Company, p. 148. (٥١)

(PRO) FO/602/55.

(٥٢)

كتاب ولى البصرة الى القنصلية البريطانية وُرخ سنخ شعبان ١٢٩٣  
هـ / ايلول ١٨٧٦ \*

(\*) اى رسوم الميناء \*

Diary, No. 17, 4 April, 1877.

(٥٣)

شركة Rennie لصناعة السفن بكلفة ٢٢٠٠٠ باون<sup>(٥٤)</sup> ، على غرار البواخر النهرية الامريكية وارسلت مفككة الى البصرة وتم تجميعها في حوض السفن العائد للشركة في المعقل وكان السطح العلوي لها واسعا يرتفع فوق القسم الرئيس من الباخرة الى حد يشبه الطابق الارضي للدار الاوربية<sup>(٥٥)</sup> . وكان طولها ٢٢٠ قدم<sup>(٥٦)</sup> وعرضها ٤٦ قدما<sup>(٥٧)</sup> ، اما القسم السفلي من الباخرة فكان يشمل على غرف المسافرين الخاصة وصالة كبيرة ونتيجة لعرضها الخارق فانها غدت لا تحتاج سوى غاطس ٥٥ قدم من المياه وكان سطحها العلوي يسع لـ ٣٠٠ طن من البضائع<sup>(٥٨)</sup> وحوالي ١٠٠٠ مسافر ، وتنجز الرحلة بين البصرة وبغداد في فترة تتراوح بين ٣-٨ أيام تبعا لقوة التيار بمعدل للسرعة قدره ١٥ ميلا في الساعة في

Lorimer, IB, p. 1531. (٥٤)

Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106, 117. (٥٥)

The Story of the Euphrates Co. p. 148.

Ibid. (٥٦)

بينما جعل لوريمر طولها ٢٢٥ قدم وجيرى ٢٤٠ قدم . انظر :

Lorimer, IB, p. 1531; Geary, op. cit., Vol. I, p. 117.

The Story of the Euphrates Co. p. 148. (٥٧)

بينما تفاوتت المصادر الاخرى في تحديد عرضها ويبدو ان قياسها لها كان من مناطق مختلفة فحدد لوريمر عرضها عند دعامتها بـ ٢٩ قدما اما جيرى فجعل العرض ٤٥ قدما .

Lorimer, IB, p. 1531; Geary, op. cit., Vol. I, p. 106.

Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106--107. (٥٨)

Lorimer, IB, p. 1531.

فيما حدد لوريمر حملتها بـ ٣٨٣ طن .

## الظروف الاعتيادية (٥٩) •

وعندما اندلعت الحرب الروسية العثمانية عام ١٨٧٧ أصبحت الحاجة ماسة لارسال المواد الغذائية الى الفرق العسكرية العثمانية المقاتلة فسي اجبته الامر الذي ادى الى منع تصدير الحبوب من جميع ارجاء الامبراطورية ، واخذ تجار البصرة المرتبطين بالتجارة الهندية يلحون على القنصل البريطاني فيها بشأن الحصول على موافقة السلطات المحلية بالسماح لبواخريهم وسفنهم المشحونة بالحبوب والتمور التوجه من العمارة والكوت وسوق الشيوخ وبغداد الى البصرة (٦٠) ، وادعى تاجر اوربي بانه حصل على ترخيص من والى بغداد عاكف باشا يخوله تصدير الحبوب الى الخارج وبادر الى شحن الباكزة النهرية ( بلوص لنج ) بغية ارسالها الى البصرة وأثارت هذه الصنفقة هياجا عاما في بغداد خوفا من المجاعة المرتقبة اتسي تعقب كل حرب ، وتوجهت الجموع الغاضبة من الاهليين الى دار الكمرئك وهددت بتدمير الباكزة ان لم تبادر فورا الى تفريغ شحنتها من احبوب ، واضطرت الباكزة الاستجابة في الحال تفاديا للانتفاضة التي عمت مدينة بغداد برمتها ، ولكن ما ان حل شهر نيسان من عام ١٨٧٨ حتى الغي قرار الحظر المفروض على تصدير الحبوب ، واستعادت تجارة التصدير حالتها الطبيعية (٦١) • وصادف ان زار البصرة في هذا التاريخ السائح جيدي

---

Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106-107.

(٥٩)

(IOR) FO/602/55.

(٦٠)

رسالة التاجر موسى ايوب ميمني المؤرخة ١٥ أيلول ١٨٧٧ موجهة الى

القنصل البريطاني في البصرة •

Baghdad, C.T.R., 1877-1878, p. 1354; Lorimer, (٦١)  
IB, pp. 1498-1499.

Geary الذي قال « بان امام ممثل لنج في البصرة (كارتر) <sup>(٦٢)</sup> مشاريع كبيرة لتوسيع التجارة في المنطقة بعد ان اصبحت الشركة مالكة باخرتين هما مدينة «لندن» و «بلوص لنج» اللتان تمخران عباب نهر دجلة بين بغداد والبصرة اسبوعيا لاستقبال سيل البواخر المحيطة القادمة من الهند وبريطانيا بمعدل باخرة في كل اسبوع من بومباي وكل شهر من لندن <sup>(٦٣)</sup> بالاضافة الى امتلاك الشركة لبساتين النخيل في المعقل والمستودعات الواسعة للحبوب والمخزن الكبيرة للصوف والمعامل لضغطه على شكل بالات ، وورشات لترميم السفن وقدر السائح ارباح الشركة بـ ٢٥٪ سنويا <sup>(٦٤)</sup> . واستمرت اشركة في تطوير مشاريعها وفي عام ١٨٧٩ اصبحت اكثر اتحادا وتعاوناً مع شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية <sup>(٦٥)</sup> . لان وكلاء الشركتين

---

(٦٢) بدأ نشاطه قائدا لاحدى سفن بيت لنج ثم اصبحت ممثلا للشركة في البصرة ونائبا للمقنصل اثناء غياب روبرتسون عنها ، وكان يتقن اللغة العربية ويتكلم بها كأنه واحد من ابنائها ، لذا استطاع تكوين العلاقات مع شيوخ العشائر في المنطقة عن طريق تقديم الخدمات الطبية لهم حتى لقب بالشيخ الابيض .  
Diary, No. 18, 13 May, 1877  
(PRO) FO/602/55.

رسالة من حاكم عربستان ( قبائل السولة ) الى ناصر باشا السعدون والى البصرة مؤرخة ٢٢ جمادى الاولى ١٢٩٤ فيها توصية لكارتير الذي سماه ( كارتير ابو لولتين وابو لحيتين صديقنا وصديقكم ) .  
Geary, op. cit., Vol. I, p. 89.

فوكس ، المصدر السابق ، ص ١١٤ .

Geary, op. cit., Vol. I, p. 89. (٦٣)

Ibid. pp. 89, 106. (٦٤)

(٦٥) وكلاء هذه الشركة في البصرة هم كرى مكثري (بيت الوكيل) للاستزادة انظر ص ٢١٨ من هذا الفصل .



غدت لهم مصالح مشتركة في تشجيع استيراد البضائع الصناعية من بريطانيا والهند الى البصرة وبغداد<sup>(٦٦)</sup> ، وتصدير المواد الاولية والمحاصيل الزراعية من العراق الى أوروبا والهند لدرجة اصبح منصر وقوف أكثر من عشر بواخر محملة بالمنتجات الزراعية لقطر في آن واحد على شكل خط طويل في مياه شط العرب امام ميناء البصرة ، امرا مألوفاً<sup>(٦٧)</sup> وهذا التصدير الواسع يفسر لنا بان الاقتصاد الزراعي واثنيواني في العراق قد تحول الى اقتصاد قائم على اساس الربح لا على اساس اشباع الحاجات المحلية ، ومعظم تلك الارباح احيائية كانت تجنيها شرهه لنج والمشرذات الاجنبية الاخرى التي شرعت تنافسها للحصول على امتياز للملاحة في نهر دجلة الامر الذي ادى بشركة لنج الى طرح اربعمائة سهم جديد بقيمة ٥٠ باونا لكل سهم لاشراك عدد من تلك الشركات لنفسه ونتيجة ذلك اصبح (داوز) Daws احد المساهمين بشركة كرى - داوز عضوا في مجلس الشركة بعد ان اشترى مقدار من تلك الاسهم<sup>(٦٨)</sup> .

وقد اقترحت شركة لنج اكثر من مرة الاستفادة من نهر الفرات للملاحة نظرا لزيادة المحاصيل المعدة للتصدير والتي تكدست على ضفاف الرافدين بسبب تلكؤ الملاحة في نهر دجلة في الاعوام الاخيرة لانخفاض منسوبه نتيجة فتح الترعة والجداول لرى الاراضي الزراعية على ضفتيه

---

The Story of the Euphrates Co. p. 148. (٦٦)

Geary, op. cit. Vol. I, p. 89. (٦٧)

The Story of the Euphrates Co. p. 148. (٦٨)

في جنوب العراق<sup>(٦٩)</sup> . وقد قام تارث (Tartt) رئيس مهندسي شركة لنج  
بمسح نهر الفرات بدأ بلس (مسكنه) في اعلى الفرات وانهاء بالبصرة  
ولكن مشروع الملاحة البخارية في نهر الفرات لم ينفذ آنذاك<sup>(٧٠)</sup> وذلك  
لنثرة الصخور والأتواءات في اعاليه . وبفشل مشروع الملاحة في نهر  
الفرات حاولت الشركة توسيع نشاطها في نهر دجلة فأوصت على باخرة  
جديدة ، وفي ١٣ تشرين الاول ١٨٧٩ وصلت البصرة البخرة البريطانية  
(آندال) وهي تحمل على متنها باخرة الشركة وهي مفككة بالاضافة الى  
لنشين بخاريين<sup>(٧١)</sup> . وقد تم تركيبها في حوض السفن العائد للشركة في  
المنقل ، ولم تشغل بصورة دائمة الا في عام ١٨٨١ باسم البخرة (خليفة)<sup>(٧٢)</sup>  
وكانت اكثر ملائمة لظروف النهر حيث لم تكن تحتاج سوى  
الى قدم وسبعة انتاجات من الماء كغاطس<sup>(٧٣)</sup> ولا تستهلك

(٦٩) ان الطلبات المتزايدة من قبل الاحتكارات الاجنبية على المنتجات  
الزراعية ادت الى استثمار مزيد من الاراضي بصورة كيفية وايصال الماء  
اليها عن طريق فتح الترغ واجداول التي ساهمت على زيادة ملوحة التربة  
بمرور الزمن ، هذه الظاهرة التي تعاني منها الاراضي الزراعية في الوقت  
الحاضر .

The Story of the Euphrates Co. p. 149. (٧٠)

Diary, No. 21, 13 October, 1879. and No. 21, 20 October, 1879. (٧١)

(PRO) FO/195/1612. (٧٢)

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد المرقم ٦٠٥ والمؤرخ في ٦  
أيلول ١٨٨٨ الموجه الى وليم وايت السفير البريطاني في اسطنبول في معرض  
وصفه لنشاط الشركة .

Diary, No. 21, 14 Feb. 1880. (٧٣)

سوى خمسة اطنان من الفحم في كل ٢٤ ساعة مزودة بدولاين<sup>(٧٤)</sup> وحمولتها ٣٥٠ طن<sup>(٧٥)</sup> وقوتها مائة حصان<sup>(٧٦)</sup> ومعدل سرعتها ١٤ ميلا في الظروف الاعتيادية ، وبدأت اولى رحلاتها التجريبية من البصرة وهي تحمل شحنة من الحبوب المتوردة لمواجهة المجاعة التي سادت كل العراق تقريبا<sup>(٧٧)</sup> . ومن جهة اخرى استغلت الشركة تفاقم المجاعة في العراق واستوردت (جنية)<sup>(٧٨)</sup> تربطها بالباخرة ( بلوص لنج ) بحجة المساهمة في استيراد الحبوب للقطر المنكوب ، في الوقت الذي كانت تخطط من اجل توسيع نشاطها التجاري والملاحي وبدأت الباخرة ( بلوص لنج ) اولى رحلاتها وهي تسحب ورائها ( جنيتها ) في ٧ آذار ١٨٨٠<sup>(٧٩)</sup> الا ان امراً صدر في ١٠ نيسان ١٨٨٠ بمنع بواخر شركة لنج من سحب (الجنيات)

---

(٧٤) الزوراء ، ١٠٥٨ ، سلخ ذي الحجة ١٢٩٩/تشرين الاول

• ١٨٨٢

(٧٥) تقرير القنصل البريطاني في بغداد ٦٠٥ في ٦ ايلول ١٨٨٨ .  
(PRO) FO/195/1612.

فيما ورد في جريدة الزوراء بان حمولتها ٤٠٠ طن انظر العدد ١٠٥٨  
سلخ ذي الحجة ١٢٩٩ هـ .

(٧٦) تقرير القنصل البريطاني في بغداد ٦٠٥ في ٦ ايلول ١٨٨٨  
(PRO) FO/195/1612. بينما ورد في جريدة الزوراء ان قوتها ٣٠٠  
حصان . الزوراء ، العدد ١٠٥٨ سلخ ذي الحجة ١٢٩٩ هـ .

The Story of the Euphrates Co. p. 149. (٧٧)

(٧٨) وتسمى ايضا ( مقطورة ) اما اسمها المحلي في العراق فهو  
( دوبة ) .

Diary, No. 21, 7 March, 1880. (٩٧)

ورائها<sup>(٨٠)</sup> ، وصيلة عم ١٨٨١ بذلت المساعي غير المثمرة من قبل شركة لنج ووزارة الخارجية ابريطانية لاقناع اسلطات العثمانية بالسماح لها بسحب الجنيئات وراء بواخرها وذلك لمواجهة الطلبات المتزايدة على خدماتها في العراق<sup>(٨١)</sup> . وقد توجه رئيسها الى اسطنبول وبعد عدة اشهر من المفاوضات صدر قرار من مجلس الوزراء اعثماني لصالحها ولكن السلطان رفض التوقيع على الامر الصادر الى والي بغداد<sup>(٨٢)</sup> ومما زاد في الطين بلة في هذه الفترة غرق احدى بواخرها المسماة ( مدينة لندن ) قسرب اقربة<sup>(٨٣)</sup> . الامر الذي ادى الى تعثر اعمالها ووصفت لنا السائحة مدام ديولافوا التي زارت البصرة عام ١٨٨١ وسافرت منها الى بغداد على ظهر احد بواخر شركة لنج ، اوضح الشركة ونعت بواخرها باقدارة والاهمال وانتقدت الشركة لانها تسمح للمسافرين باعداد اطعام وغسل الملابس في ممراتها وعنابرها<sup>(٨٤)</sup> .

ومن جهة اخرى استحصلت الشركة نتيجة الحاحها وضغط الحكومة ابريطانية ، موافقة الباب العالي على انزال باخرة جديدة في النهر تحل محل

---

Diary, No. 22, 10 April, 1880. (٨٠)

(IOR.) L/P & S/18/B78. (٨١)

Messrs, Lynch and Co. to Consul-General Plowden,  
Baghdad, March 11, 1881, p. 8.

The Story of the Euphrates Co. p. 149. (٨٢)

(٨٣)

(٨٤) ديولافوا ، رحلة مدام ديولافوا الى كلده العراق ١٨٨١ ، ترجمة علي البصري ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص ٢٧ .

الباخرة (مجيدية) وكان طولها ٢١٥ قدم<sup>(٨٥)</sup> وعرضها ٣٥ قدما وحمولتها ٢٧٣ طن<sup>(٨٦)</sup> وهي تشبه باخرتها الاخرى (خليفة) الى حد كبير . وما ان باشرت رحلاتها حتى صدر قرار في ١٦ حزيران ١٨٨٣ بمنع البواخر البريطانية من العمل في نهر دجلة لان امتيازها في الاساس هو نهر الفرات<sup>(٨٧)</sup> . ونفذ القرار اعتبارا من ٢٨ حزيران ١٨٨٣ وتوقفت سفن شركة لنج عن العمل تماما وابرق الكولونيل تويدي (Tweedie) القنصل البريطاني العام في بغداد الى السفير البريطاني في اسطنبول يعلمه بالامر ويعزو اسباب المناعب التي اخذت تواجه الشركة في الفترة الاخيرة الى القنصل اروسى في بغداد<sup>(٨٨)</sup> ونتيجة لجهود السفير ومساعي وزارة الخارجية البريطانية ابطال قرار الحظر في ٤ آب ١٨٨٣<sup>(٨٩)</sup> وفق شروط خاصة<sup>(٩٠)</sup> الا ان الخدمات الملاحية البريطانية في النهر اخذت تتعثر في

---

Diary, No. 26, 11 June, 1883. (٨٥)

(IOR) L/P & S/29/C236, p. 191. (٨٦)

(IOR) L/ P & S/18/B 195; Navigation on the (٨٧)

Rivers of Mesopotamia p. 6; Diary, No. 26, 16 June, 1883.

(٨٨) وصل بغداد عام ١٨٨١ واستأجر دار عبدالرحمن الباجه جي

Diary, NO. 23, 3Feb. 1881. • ببدل ايجار سنوي قدره ٦٥ ليرة .

Diary, No. 26, 4 August 1883. (٨٩)

(٩٠) هذه الشروط هي :

١ - يجب عدم تفسير القرار بانه ارتياح او تقليل من قيمة الحقوق

التي يدعيها الباب العالي بخصوص الملاحة في نهر دجلة .

٢ - ان مسألة هذه لحقوق يجب مناقشتها بين الحكومتين العثمانية والبريطانية .

٣ - يجب ان لا تطالب الشركة او الحكومة البريطانية بالتعويض

Lorimer, IB, p. 1537. • بسبب ما حدث .

هذه الفترة بسبب الغضب العرم الذي انتاب جميع الاوساط العثمانية الرسمية وشبه الرسمية<sup>(٩١)</sup> وحتى الرأي العام اسلم في كل مكان كرد فعل لاحتلال بريطانيا للأراضي المصرية عام ١٨٨٢ وحاولت الشركة المطالبة بالتعويض عن الخسارة التي ادعت بانها تحملتها من جراء توقف سفنها عن العمل وقد ساند اعتمد البريطاني في بغداد موقفها وقدم مذكرة رسمية الى والي بغداد الا ان (اللورد كرانفيل) وزير الخارجية البريطاني امر بسحب المذكرة التي رفعتها الشركة واقنعها بان الظروف غير ملائمة لمزيد من الضغط على الحكومة العثمانية<sup>(٩٢)</sup> . ويبدو ان الوزير استشار محكمة العدل الملكية في لندن بشأن شرعية المطالبة بالتعويض لكنه لم يتلق جوابا مشجعا منها<sup>(٩٣)</sup> . وفي اوقت الذي كانت السلطات العثمانية تحاول فيه تأكيد سيادتها وتنفيذ قراراتها بشأن الملاحة في نهر دجلة لم تحاول ايجاد البديل ، فليخدمات الملاحة العثمانية كانت بطيئة ومتعثرة وغالبا ما كانت المنفسة بين بواخرها وتلك العائدة لشركة لنج تنتهي لصالح الاخيرة ، التي

---

(٩١) كتبت جريدة ترجمان حقيقت ( الصادرة في اسطنبول : ان وجود شركة لنج في المياه العراقية لطمة موجهة للسيادة العثمانية .

انظر قصاصة من جريدة Eastern Express الصادرة في لندن بتاريخ ٨ أيلول ١٨٨٣ وفيها اقتباس من الجريدة العثمانية المشار اليها اعلاه ويمكن الاطلاع عليها في

(PRO) FO/78/3992, Navigation of the Tigris and Euphrates Cases of the Comet and Messrs. Lynch. 1883-1886, pp-24-25.

The Story of the Euphrates, p. 149; Lorimer, 1B, (٩٢) pp. 1506-1509.

(PRO) FO/78/3992, p. 153.

(٩٣)

تميزت بالخبرة والقدرة في شؤون الملاحة والتجارة والعلاقات الوطيدة مع  
شيوخ عشائر في طول وعرض البلاد ، تلك العلاقات التي استغلتها شركة  
لنج لاثارة انتاعب للسلطات العثمانية في العراق ولبواخر «شركة عمان  
العثماني» بشكل خاص كلما حاولت تلك السلطات وضع القيود على  
نشاطها او بدرت الى محاسبتها على مخالفتها لانظمة والمراسيم العثمانية ،  
فريس عشائر ابو محمد على سبيل المثال كان يتعرض بصورة مستمرة  
لبواخر العثمانية في الوقت الذي كان يسمح للبواخر البريطانية بمرور  
بامان من مناطق سكنى عشائره قرب العمدة<sup>(٩٤)</sup> . وهذه التحرشات المتقنة  
التخطيط كانت تدفع بالتجار الوطنيين الى التعامل مع شركة لنج وتفضيها  
على «شركة عمان العثماني» لانها اصبحت أكثر ضمانا وامانا . واستغلت  
شركات بريطانية اخرى منها شركة كرى مكنزي توتر العلاقات بين السلطة  
العثمانية وشركة لنج في العراق فقدمت طلبا عام ١٨٨٥ للحصول على امتياز  
للملاحة في المياه العراقية الا ان مجهوداتها باءت بالفشل امام مناورات شركة  
لنج التي عرضت على الفور مشروع تشكيل شركة عثمانية بريطانية مشتركة  
لملاحة في نهر دجلة وتوجه رئيسها الى اسطنبول عام ١٨٨٦ للاتفاق على  
الامر ورغم ان المفاوضات اخفقت بشأن تأسيس الشركة الجديدة الا انها  
افلحت في تخفيف التوتر بين الطرفين والسماح للشركة بسحب «الجنيات» خلف  
بواخرها في نهر دجلة<sup>(٩٥)</sup> وكادت الشركة ان تحقق هدفها لولا صدور  
قرار جديد من الباب العالي بسحب الموافقة بعد ثلاثة شهور فقط من

---

Lorimer, IB, pp. 1508-1509. (٩٤)

استمرت هذه التحرشات طيلة الفترة ١٨٨٠ - ١٨٩٢ .

The Story of the Euphrates Co. p. 150, Diary, No. (٩٥)  
29, 8 Dec. 1886.

الموافقة عليه وادعت الشركة هذه المرة بان الروس كانوا وراء هذا القرار الذي نفذه عزت افندى والي البصرة الجديد فور وصوله الى مقر عمله ، عام ١٨٨٦<sup>(٩٦)</sup> ولكن هذا المنع لم يدم طويلا نتيجة جهود الشركة وسعي السفير البريطاني في اسطنبول الذي حصل لها على موافقة مجددة \* وفي ٣٣ كانون الثاني غدرت الباخرة ( خليفة ) البصرة في طريقها الى بغداد وهي تجر وراءها ( جنينة ) محملة بالبضائع بموجب القرار الجديد<sup>(٩٧)</sup> .

ورغم هذه العقبات التي أخذت تعني منها الشركة في الآونة الاخيرة فانها ظلت تحقق ارباحا كبيرة ، لتزايد الطلب الاوربي على المواد الغذائية والاولية في العراق ، نتيجة توفر الاراضي الخصبة والايدي العاملة الرخيصة ، لدرجة بددت الشركة الى توزيع العلاوات المغرية على ملاحيتها وموظفيها ومستخدميها<sup>(٩٨)</sup> الذين كانوا في غاليتهم من البريطانيين والآثوريين<sup>(٩٩)</sup> ، ومن جهة اخرى فان العقبات التي اعترضت طريق تطورها في العراق دفعتها الى بذل المساعي للحصول على امتياز من الحكومة

---

Diary, No. 29, 12 January, 1887. (٩٦)

Diary, No. 29, 23 January, 1887. (٩٧)

(٩٨) ان مقدار العلاوة التي حصل عليها الكاتب زفوبودا عام ١٨٨٢ كان ٢٢٥ بيشلغ أي ١١٢٥ ليرة عثمانية او ما يساوي عشرة باونات انكليزية :

Diary, No. 26, 4, 7 June, 1883; Diary, No. 32, 20 June, 1888.

(٩٩) منتشاشفيلي ، المصدر السابق ، ص ٣١ ذكر بان اثوري تليكيف الكلدان احتكروا لوقت طويل تقديم الايدي العاملة للسفن النهرية .  
وذكر جيرى عام ١٨٧٨ ن مستخدمى البواخر هم من كلدان الموصل الاشداء .



الايروية للملاحة في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز لاستثمار رؤوس  
اموالها الكبيرة التي كوتتها في العراق وبقصد احتكار الملاحة في المنطقة  
برمتها وافلحت في مسعاها واستحصلت على فرمان من الشاه ناصر الدين عام  
١٨٨٨ يمنحها هذا الامتياز<sup>(١٠٠)</sup> ومنذ عام ١٨٩٠ اخذت الشركة تسير في  
نهر الكارون باخرتين هما ملامير (Malamir) اتي حمولتها ١٢٠ طن  
وتعمل تحت اعلم البريطاني و (Shushan) التي حمولتها ٢٥ طنا وترفع  
اعلم الايراني ، وغدت الشركة لوحدها تسيطر على نصف تجارة المنطقة  
وتقوم بتوزيعها في اصفهان ومنطقة بختياري واصبح في استطاعتها منافسة  
الشركات الاخرى لان اجور الشحن على بواخرها كانت تقل ٥٪ عن  
اسعار بقية الشركات<sup>(١٠١)</sup> . وقد جازفت هذه الشركة في فتح طريق عبر  
اراضي قبائل البختياري من الاحواز الى اصفهان وذلك لمنافسة طريق  
بوشهر - شيراز - اصفهان التقليدي الذي كان مستخدما من قبل القوافل  
التجارية المحلية عبر العصور ، ورغم ان الطريق الجديد كان يفتقر الى  
دور الاستراحة « والخانات » اللازمة ومياه الشرب وخاصة في اولى المرحلتين  
الا ان الشركة المغامرة ظلت تصرف المبالغ الطائلة على شكل هبات الى رؤساء  
ابختياري لضمان الامن في الطريق الجديد<sup>(١٠٢)</sup> يقينا منها بانها ستستعيد

---

(١٠٠) انظر من الفصل الاول عن الاتفاقيات .

(١٠١) (IOR) R/15/1/338, Iraq General, p. 7. No. 12/25, Miscellaneous Printed Papers regarding German, Gulf Trade, No. 406, 11th Feb. 1914, pp. 2-5.

Whigham, op. cit., p. 121.

(١٠٢)

أضعاف تلك المبالغ من الأرباح التي ستجنونها من جراء احتكار تجارة المنطقة بالضبط كما فعلت من قبل في العراق عندما حصلت على امتيازها لأول مرة عام ١٨٤١ • وانفقت الأموال وقدمت الهدايا إلى رؤساء العشائر القاطنة على ضفاف نهر دجلة وضمنت عدم تحرشهم ببواخرها (١٠٣) •

أما في المياه العراقية فإن علاقات الشركة بالسلطات المحلية ظلت متوترة ولم تحسم مسألة حق الشركة في سحب « المقطورات » ورائها ، ويذكر السائح (بدج) أثناء وجوده في بغداد عام ١٨٩١ بأن أسواق المدينة تناقلت خبراً مفاده أن الحكومة البريطانية أعلنت الباب العالي بأن عشرين ألفاً من الجنود الهنود سيتوجهون إلى بغداد خلال أسبوعين إذا أدى الأمر إلى توقف البواخر عن سيرها نهائياً (١٠٤) • وفي عام ١٨٩٢ تطورت « شركة عمان العثماني » عندما ساهم في رأسمالها الباب العالي ، لذا أقترح ممثل شركة لنج في بغداد على المسؤولين البريطانيين فيها ضرورة إعلام السفير البريطاني في إسطنبول ليسعى بدوره لاستحصال قرار بإلغاء جميع القيود المفروضة على استخدام الشركة للمقطورات ليتسنى لها مواجهة نشاط شركة عمان العثماني ، إلا أن السفير البريطاني وجد أن الوقت غير مناسب لتقديم

---

(١٠٣) الدكتور عبدالعزيز نوار ، المصالح البريطانية في نهــار العراق ، ص ٧٣ وص ١٠ - ١١ من الملحق السادس باللغة الانكليزية وهو عبارة عن تقرير قدمه رولنصون القنصل البريطاني العام في بغداد إلى سترا تفورد كاننك يذكر فيه تقديم اصحاب السفن البريطانية الهدايا ( البقشيش ) إلى رؤساء العشائر • ولم يذكر الناشر رقم وتاريخ الوثيقة إلا أن تاريخها يتحدد بعام ١٨٤٥ من الوثائق اللاحقة التي تعالج نفس الموضوع •

(١٠٤) بدج ، المصدر السابق ، ح ١ ، ص ٧٩ •

مثل ذلك الطلب<sup>(١٠٥)</sup> . ونظرا لاستمرار تلك القيود فان الشركة اوعزت الى المستوردين ان يوجهوا تجارة ايران الى المحمرة بدلا من البصرة ليتم نقلها عبر الكارون الى اصفهان بدلا من إرسالها الى كرمشاه عن طريق بغداد . لاسيما بعد حصولها على امتياز الملاحة في نهر الكارون منذ عام ١٨٨٨ ، وبذلك اسهمت هذه الظروف في تطوير تجارة المحمرة<sup>(١٠٦)</sup> .

وفي عام ١٨٩٣ منحت الحكومة العثمانية شركة عمان العثماني امتيازاً استطاعت بموجبه استلام البضائع المستوردة من السفن المحيطية في البصرة دونما الحاجة الى انزالها في كمارك البصرة وانما التوجه بها الى كمر ك بغداد مباشرة<sup>(١٠٧)</sup> . هذا الامتياز دفع بعض التجار العراقيين والاجانب الى التعامل مع الشركة العثمانية لضمان وصول بضائعهم بسرعة الى بغداد ، لذا سارعت شركة لنج وطلبت من القنصل البريطاني العام في بغداد ان يسعى لدى السلطات المحلية للسماح لبواخرها ايضا باستلام البضائع من السفن المحيطية في البصرة على غرار ما تفعله بواخر الشركة العثمانية<sup>(١٠٨)</sup> . الا ان السلطات المحلية ادعت بان ذلك يقتضي استحصال موافقة الباب العالي ،

---

The Story of the Euphrates Co. p. 150. (١٠٥)

Lorimer, IB, p. 1539. (١٠٦)

(PRO) FO/195/1799, Baghdad and Basrah. (١٠٧)

رسالة شركة لنج الى القنصل البريطاني في بغداد بتاريخ ١٣ مايس ١٨٩٣ .

(PRO) FO/78/4604, Navigation of Tigris and Euphrates, 1891-1894. (١٠٨)

رسالة من شركة لنج مرقمة ٩١ ومؤرخة في ١١ مايس ١٨٩٣ الى للقنصل البريطاني العام في بغداد .

وبعد مفاوضات دامت ثمانية شهور حصلت الشركة على موافقة مماثلة وبدأت بواخرها اولى رحلاتها وهي تحمل ٢٠٠ رزمة من البضائع المستوردة الى البصرة التجارية في بغداد دون امرارها في كمرك البصرة<sup>(١٠٩)</sup> \* ولم يمض وقت طويل على حصول الشركة للامتياز الجديد حتى فرض حظر على البواخر العاملة بين البصرة وبغداد بسبب تفشي مرض الكوليرا في ميناء البصرة واقتصرت بواخر شركة لنج على ممارسة نشاطها الملاحي بين البصرة والكوت منذ ٣٠ مايس ١٨٩٣ وحتى ٥ آب ١٨٩٣<sup>(١١٠)</sup> وقاست الشركة كثيرا من هذا الاجراء الذي اثر بشكل واضح على تجارة البصرة<sup>(١١١)</sup> مثلما سبب هبوطا في ارباح الشركة الى ١٥٪ بدلا من ٢٥٪ التي وصلت اليها في السابق<sup>(١١٢)</sup> \*

وظلت الشركة حتى عام ١٨٩٥ لا يحق لها استخدام اكثر من باخرتين في المياه العراقية رغم احتفاظها دائما ببخرة احتياط كانت تبادر الى استخدامها كلما تعرضت واحدة من بواخرها الى العطب او احتاجت الى الترميم والاصلاح ولكن كان عليها ايضا استحصال موافقة مسبقة من الباب

---

(١٠٩) (PRO) FO/195/1779.

رسالة فرع شركة لنج في بغداد الى القنصل العام فيها بتاريخ ١٣ مايس ١٨٩٣ \*

(١١٠) Diary, No. 37, 30 May, 1893 No. 37,5 August, 1893.

(١١١) Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(١١٢) (PRO) FO /195/1799/1893, Baghdad and Basrah.

رسالة القنصل البريطاني في البصرة الى الوكيل السياسي في الخليج العربي وصورة منها الى لقنصل البريطاني في بغداد بتاريخ ١٤ حزيران ١٨٩٣ \*

العالي (١١٣) \* كما حصل عندما ارادت اجراء بعض الترميمات على الباخرة ( خليفة ) واضطرت الى طلب موافقة السلطات العليا لاحلال الباخرة ( بلوص لنج ) محلها لمدة خمسة عشر يوما وان هذه الاجراءات كثيرا ما كانت تؤدي الى تكديس السلع في ميناء البصرة وتسبب فتورا في النشاط التجاري مما دعا غرفة تجارة لندن في كانون الاول ١٨٩٧ الى الاحتجاج على تصرفات السلطات العثمانية بعدم سماحها لاستخدام شركة لنج لمقطورات في نهر دجلة قائلة « ان بعض اعضاء غرفتنا مرتبطين بالتجارة مع بلاد الرافدين وان شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية (شركة لنج) لها في الوقت الحالي (٤٠٠٠) طن من البضائع المستوردة مطروحة في ارسف البصرة لا تستطيع نقلها الى بغداد بسبب المضايقات التي تواجهها من قبل السلطات العثمانية لدرجة اضطرت الشركة للايعز الى وكلائها في الخارج بعدم ارسال شحنات جديدة من البضائع الى البصرة ريثما تستطيع الانتهاء من نقل تلك السلع المكدسة ، واكدت الغرفة ان هذا الحظر يضر بالتجارة البريطانية في المنطقة ، لذا حثت وزارة الخارجية على ضرورة الاسراع للبدء بالمفاوضات مع الجانب العثماني للتوصل الى حل سريع يؤدي الى تحسين الملاحة في نهر دجلة وعرض مجلس غرفة تجارة لندن ثلاثة مقترحات هي :

١ - الحصول على سماح من الحكومة العثمانية باستخدام باخرة ثلاثة للشركة تعمل تحت العلم العثماني \*

---

(PRO) FO/602/6 File No. 7, Navigation of the (١١٣)  
Euphrates and Tigris, 1887-1903.

رسالة من شركة لنج مرقمة ١٣ ومؤرخة ٢٨ كانون الاول ١٨٩٥  
موجهة الى القنصل البريطاني في بغداد \*

٢ - الحصول على سماح من الحكومة العثمانية لسحب المقصورات  
وراء الباخرتين البريطانيتين العائدين الى شركة ننج \*

٣ - مفاتيحة الحكومة الايرانية حول ضرورة فتح طريق شوشتر -  
كرمشاه - همدان ، وذلك لنقل الصادرات الاوربية الى ايران عن طريق  
نهر الكارون بدلا من التوجه الى البصرة بقصد اعادة تصديرها الى ايران  
عبر العراق \*

وحثت غرفة تجارة لندن فى ختام رسالتها وزارة الخارجية البريطانية  
بضرورة السعي الجاد للحفاظ على الامتيازات التي حصلت عليها بريطانيا  
فى العراق وحذرت بان اى تساهل منها سوف يؤدي الى تحوّل تلك  
الامتيازات لصالح دول اخرى «متربصة» (١١٤) \*

وفي عام ١٨٩٨ أخذت الشركة تبث بتقاريرها الى القنصلية البريطانية  
فى كل من البصرة وبغداد محتجة على قيام بعض المزارعين بشق الترع التي  
تأخذها مياهها من نهر دجلة لسقي مزروعاتهم مدعية بان تلك الجداول فى  
الوقت الذي لا تفيد الزراعة نتيجة تسرب مياهها الى الصحراء ، فانها تضر  
بالملاحة فى نهر دجلة (١١٥) \* ويبدو ان منسوب المياه فى نهر دجلة

---

(١١٤) (PRO) FO/78/4889, Navigation of the Tigris  
and Euphrates 1895-1897, From the London Chamber of  
Commerce to Secretary of State for Foreign Affairs 24  
Dec. 1897.

(١١٥) (PRO) FO/78/5115  
رسالة شركة لنج المؤرخة ٢٣ أيلول ١٨٩٨ الى القنصل البريطاني في  
بغداد ورسالة القنصل البريطاني العام في بغداد الى وزارة الخارجية  
البريطانية في ٦ تشرين الثاني ١٨٩٨ \*

هبط في السنين الأخيرة بسبب الاقبال الاوربي الهندي المتزايد على المحاصيل الزراعية العراقية الذي تطلب استصلاح اراضي زراعية جديدة والمباشرة بشق الترعة والسواقي لريها حتى غدت البواخر العائدة لشركة لنج لا تستطيع الاستمرار في رحلاتها بين البصرة وبغداد مباشرة وانما اضطرت الى التوقف ثلاث او اربع مرات في الجزء الادنى من النهر وبخاصة بين القرنة والعمارة لكثرة فروع النهر هناك<sup>(١١٦)</sup> . ونتيجة لهذه الظاهرة سعت شركة لنج عام ١٨٩٩ للحصول على إذن بسحب «المقطورات» في فصل انخفاض المياه على الأقل واستطاع «اوكونور» السفير البريطاني في اسطنبول الحصول على موافقة من الباب العالي بهذا الشأن الا ان تلك الموافقة سرعان ما سحبت في آب من نفس العام<sup>(١١٧)</sup> نتيجة توتر العلاقات العثمانية البريطانية بشأن قضية الكويت ولشعور الدولة العثمانية بالخطر الذي بات يهددها من جراء امتداد النفوذ البريطاني الى رأس الخليج العربي وخشيتهما من امتداد ذلك النفوذ على يد شركة لنج الى الداخل ايضا<sup>(١١٨)</sup> .

وبات من الواضح ان شركة لنج كلما كانت تواجه ضغوطا جديدة في العراق كانت تسعى لتطوير ميناء المحمرة وتوجيه سيل السلع المستوردة لصالح ايران الى هذا الميناء بدلا من البصرة ونتيجة لذلك زادت قيمة

---

D.G. Hogarth, the Nearer, East, London, 1902, (١١٦)  
p. 219.

وليم ويلكوكس ، تقرير عن رى العراق ومقدمه عن مستقبل العراق ،  
الجزء الاول ، مطبعة الحكومة ، بغداد ١٩٣٧ ، ص ٤٥ يجعل صعوبة الملاحة  
بين قلعة صالح والعزير .

Lorimer, IB, p. 1539. (١١٧)

(١١٨) الدكتور نوار ، المصالح البريطانية ، صص ١٩١-١٩٢ .

انصادرات والواردات لميناء المحمرة خلال العقد الاخير من القرن التاسع عشر الى الضعف<sup>(١١٩)</sup> .

وبالإضافة الى مشاكل انخفاض منسوب مياه دجلة ، وتوتر العلاقات السياسية العثمانية البريطانية ، تفشى في هذه الفترة مرض الكوليرا في البصرة ، لذا بادرت السلطات المحلية العثمانية الى منع البواخر من مغادرة الميناء الى بغداد وقد دام الحظر الى كانون الثاني من ١٩٠٠<sup>(١٢٠)</sup> .

ومن المناسب ان نورد هنا ما ذكره زويمر في صدد وصفه لرحلة له عام ١٩٠٠ على ظهر احدى بواخر ( بيت لنج ) بين البصرة وبغداد ليتسنى لنا الاطلاع على نموذج حي لوضع اشركة وحالة المسافرين وظروف التجربة . يقول السائح « ان شركة لنج تملك ثلاث بواخر ولكنها لا يحق لها استخدام سوى باخرتين بين البصرة وبغداد حيث تستغرق الرحلة من اربعة الى خمسة ايام وبالعكس حوالي ثلاثة ايام ، اما في فترة انخفاض منسوب المياه في النهر فان الرحلة تستغرق وقتا اطول وفي المناطق الضحلة تضطر الباخرة الى تفريغ بعض حمولتها في زوارق صغيرة لتستطيع اجتيازها ثم يعاد تحميل الشحنات الى الباخرة مرة اخرى بعد تجاوز تلك المناطق الحرجة ، فالتجارة تعاني كثيرا من جراء هذه العقبات لدرجة ان البضائع تبقى مكدسة اسابيع متعددة في انتظار من ينقلها الى بغداد<sup>(١٢١)</sup> » . ويضيف

---

Whigham, op. cit., 123; Mohammerah. C.T.R. (١١٩)  
1891-1900.

(١٢٠) الزوراء ، ١٨٤٩ ، ١٥ رمضان ١٣١٧ / كانون الثاني ١٩٠٠ .

Zwemer, op. cit., pp. 131-132. (١٢١)

واكدت جريدة الزوراء هذه الحقيقة عندما ذكرت ان البضائع التي تصل البصرة من مختلف الجهات لاتزال مطروحة كالجبال انظر : الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨ كانون الاول ١٩٠٠ .



السائح ان كل فئات الناس تجددهم على ظهر الباخرة فهم خليط من العرب والأتراك والایرانیين والهنود والأرمن والیونانیين \* كما تجسد الحقب والصناديق ومعدات الطبخ واواني المياه مثلما ترى اخيل والبغال والأغنام واوز والدجاج وهي تشمل مجتمعا غريبا وان ازدحام الناس لكبير لدرجة يصعب على المرء ان يعثر على حاجياته في البخرة لأنها تحمل مئات المسافرين ومئات الاصلان من البضائع في مكان واحد<sup>(١٢١)</sup> \* ومثل هذا الوصف أطلقه السائح جيرى من قبل على احدى بواخر الشركة عندما قال « ان المسافرين من مختلف القوميات يفترشون سطح السفينة وهم يحتسون القهوة ويدخنون اخليون<sup>(١٢٢)</sup> » \*

ومن جهة اخرى ظلت مسألة تراكم البضائع وتزايدها في ارسنفة ميناء البصرة دون حل ، ففي نهاية عام ١٩٠٢ تكدست الشاحنات في البصرة بكميات كبيرة نظرا لعدم استطاعة شركة نيج نقل جميع البضائع المرسلة اليها لا يصلها الى بغداد لان طاقة بواخرها القصوى الأسبوعية كانت لا تتجاوز ٩٠٠ طن في حين كانت الكميات الداخلة في التجارة العامة تزيد على هذه الكمية بكثير لذلك كان هناك فائض ثابت من الشاحنات يبقى دائما مطروحا في مستودعاتها<sup>(١٢٤)</sup> بسبب القيود المفروضة على الملاحة في نهر دجلة ، لدرجة بلغت كمية البضائع المتراكمة في مستودعاتها في البصرة في الاول من كانون الاول من عام ١٩٠٢ حوالي ٥٢٦ ر٢٠ طن<sup>(١٢٥)</sup> وان غياب

---

Zwemer, op. cit., p. 132. (١٢٢)

Geary, op. cit., Vol. I, p. 108. (١٢٣)

Whigham, op, cit, p. 132; Basra C.T.R., 1902, (١٢٤)  
p. 7.

Lorimer, IB. pp, 1539-1540. (١٢٥)

المنفسة الفعالة من قبل « شركة عمان العثماني » كان سببا آخر لاستمرار تكديس الشاحنات في البصرة وبغداد لفترة قد تزيد على ثلاثة اشهر وهي تنتظر دورها للشحن ، وهذه الظروف سببت ارتفاعا في أجور الشحن حتى غدا شحن الطن الواحد من البضاعة يكلف بين البصرة وبغداد أكثر من كلفته بين لندن والبصرة<sup>(١٢٦)</sup> . وقد زاد المشكلة تعقيدا انعدام الأمن على ضفاف النهر لدرجة ان الحكومة العثمانية منعت تحميل البضائع اشمينة في مراتب شراعية اهلية<sup>(١٢٧)</sup> . وقد ادى هذا الاجراء الى تزايد اكشام البضائع المستوردة في ارسفة البصرة لان هذه السفن كانت تسهم في نقل بعضها وقد استغلت شركة لنج هذه الظروف وطلبت من ( نيومارج ) New March المعتمد السياسي والقنصل البريطاني العام في بغداد مفاتيحة الجها المسؤولة للحصول على موافقة لها بانزال بخرة ثالثة في النهر و اشارت الى صعوبة الملاحة في الجزء الادني من نهر دجلة التي باتت تهدد مستقبل التجارة مع العراق ورغم الجهود التي بذلها القنصل العام في بغداد والسفير لبريطاني في اسطنبول الا ان موافقة باضفة باخرة ثالثة للشركة في الخدمة لم تحصل<sup>(١٢٨)</sup> وتفاقت مشكلة الملاحة بين اقترنة والعمارة

---

Edward Mead Earle, Turkey The Great Powers (١٢٦)  
and the Baghdad Railway, New york, 1966, p. 74, Geary,  
op. cit., p. 107; Whigham, op. cit., p. 133.

انظر ايضا فقرة اجور الشحن ص ٢٣٦ من هذا الفصل .

Basra, C. T. R., 1902, p. 7. (١٢٧)

(PRO) FO/78/5324, Navigation of Tigris, (١٢٨)

Euphrates and Karun Rivers, 1901-1903.

يمكن الاطلاع في هذه الملفة على عديد من تقارير ومذكرات واحتجاجات وتوسلات شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة (بيت لنج) في البصرة وبغداد والموجهة الى القنصلين البريطانيين فيهما وكثيرا ما نجسد الاستجابة الفورية من قبل القنصلين لها .

لدرجة بات من الصعب جدا حتى على امهر الملاحين اجتياز بعض اجزاء النهر بأمان ، لذا حاولت الدولة العثمانية التحرى عن الاسباب وارسلت احد المهندسين لمسح النهر<sup>(١٢٦)</sup> . الا ان اى اجراء عملي لم يتخذ لتسهيل الملاحة في تلك اجهات وقد استغلت بريطانيا هذه امشاكل لاغراضها السياسية استراتيجية ورغم ان النشء التجاري كان موضع اهتمام بريطانيا في العراق منذ امد بعيد الا انه لم يعد اوحيد الذي يشغل اهتمامها في المنطقة في هذه الفترة لأنها ظلت محنفة بانكر من ٥٠٪ من خدمات النقل النهري بين البصرة وبغداد متمثلة في شركة ننج التي كانت لها مصالح ملاحية في نهر الدرون ايضا وعلاقات تجارية وملاحية مع شركات تجارية بريطانية اخرى في مقدمتها شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية التي تقاسمت واياها الخدمات البريدية بين الهند ومنطقة الخليج من جهة وبين البصرة وبغداد من جهة اخرى ناهيك عن نشاطها التجاري في ميداني التصدير والاستيراد الا ان الذي بت يشغل اهتمامها ايضا النواحي السياسية والتراتيجية لاسيما بعد تنامي المصالح التجارية الاجنبية غير البريطانية وبخاصة الالمانية<sup>(١٢٧)</sup> واروسية في البصرة والخليج وخشية منها على نفوذها في المنطقة لذا اخذت تدافع بشدة عن مصالح شركة لنج وتطالب

---

Basra C. T. R. 1903, p. 5.

(١٢٩)

(١٣٠) لقد زادت الصادرات الالمانية الى السولة العثمانية من ثلاثة ملايين فرنك عام ١٨٩٠ الى ٢٥ مليوناً عام ١٩٠١ كما زادت الواردات من ٦ ملايين عام ١٨٩٠ الى ٢٧ مليوناً عام ١٩٠١ . انظر : مجلة المشرق ، العدد ٢٣ السنة ١٩٠٢ ص ١١٠٣ .  
للاستزادة عن تزايد النفوذ الالمانى في منطقة الخليج العربى  
يراجع : محمود على الداود ، محاضرات عن الخليج العربى والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ ، القاهرة ، ١٩٦١ .

الحكومة العثمانية بالسماح لها باستخدام بواخر اخرى فى النهر لكي  
تستطيع تخفيف اكوام البضائع المستوردة المكدسة فى ارضة ميناء البصرة  
التي عزت اشركة اسباب تكدسها فى تلك الفترة الى :

اولا - الظروف اصعب للملاحة فى نهر دجلة وذلك لكثرة شق  
القنوات لري اراضي جديدة على ضفاف النهر لمواجهة الطلب المتزايد على  
المنتجات الزراعية العراقية الرخيصة الثمن درجة تعذرت الملاحة خلال  
الاشهر من تموز الى تشرين الثاني (١٣١) •

ثانيا عدم قدرة الكمارك فى البصرة وبغداد تدقيق وفحص السلع  
امتزايدة بالسرعة اللازمة ليتمكن ضخها الى الاسواق •

ثانيا - افتقر ميناء البصرة ورصيف بغداد الى المخازن لاستقبال السلع  
التجارية المستوردة •

وأخيراً : اجراءات الحجر اصحي المملة التي باتت  
تكرر كل عام تقريبا بسبب تفشي الامراض الوافدة وبخاصة الكوليرا التي  
وضعت عراقيل اضافية فى وجه البواخر الملاحية (١٣٢) • الا ان السلطات  
العثمانية لم تستجب لمطالب الحكومة البريطانية وتبريراتها ولم تسمح لها  
باستخدام بواخر جديدة لانها لم تكن مسؤولة عن ذلك السيل من الواردات  
التي لم تطلبها فى يوم من الايام • ولكن الشركة استمرت فى حث القنصل  
البريطاني العام فى بغداد ومطالبته بضرورة السعي على الاقل للحصول  
موافقة لها بسحب « المقطورات » وراء بواخرها لكي تسهم فى نقل وتوزيع  
البضائع البريطانية المستوردة وتعمل على توفير الفرص لتطوير الصناعة

---

Basra C. T. R., 1904, p. 5.

(١٣١)

(١٣٢) انظر بحث الامراض الفصل الاول •

الهندية وتصريف سلعها في ربوع وادي الرافدين<sup>(١٣٣)</sup> • ولكن السلطات  
اخذت المحلية بدعم من ابياب العالمي اجبعت منوزات شركة لنج في مياه  
دجلة ولم تستجب لطلباتها •

وازداد قلق الشركة في هذه الفترة من محاولات الحكومة العثمانية  
الجادة لتطوير الشركة الحميدية التي حلت محل شركة « عمان العثماني »  
منذ عام ١٩٠٤ عن طريق رفق الشركة ببواخر حديثة اكثر ملائمة لظروف  
النهر واعتبرت شركة لنج كل المحاولات والاجراءات موجهة ضد مصالحها  
وعند الهيئة البريطانية مما دفعها الى كتابة التقارير والمذكرات الاحتجاجية  
على مختلف المستويات ابتداء من فرعها في البصرة وانتهى بمركزها في  
لندن تدعي فيها الخسارة وتطالب الحكومة البريطانية بضرورة استحصال  
الموافقة من الباب العالمي بانزال باخرة جديدة في النهر والسماح لها  
بسحب « المقطورات » وراء بواخرها وذلك لمواجهة الطلبات المتزايدة على  
خدماتها من قبل التجار البريطانيين ولتلافي تكديس البضائع في البصرة حيث  
بلغ مقدار المكس منها عام ١٩٠٦ ثلاثة آلاف طن<sup>(١٣٤)</sup> • ولايصال  
البريد الهندي في مواعيد الى بغداد ولمنع النفوذ الاجنبي غير البريطاني من

---

(١٣٣) (IOR) L/P&S/10/88 Mesopotamia Navigation  
of Tigris and Euphrates, Euphrates and Tigris Steam  
Navigation Co., Hamidaeh Co. Pt. I, 1905.

رسالة من رئاسة شركة لنج الى حكومة الهند في عام ١٩٠٥ •

Basra C. T. R., 1906, p. 8. (١٣٤)

واعتبر القنصل البريطاني في البصرة تكديس هذه السلع بمثابة  
كارثة للتجارة البريطانية في العراق وسدا في وجه التطور الطبيعي  
لتجارتها ، بحيث باتت المنسوجات والاقمشة الصيفية تصل الى اسواق  
بغداد في فصل الشتاء والعكس صحيح ايضا من جراء تأخر الملاحة •

انوغل في العراق ، ومما يفضح تهويلات الشرقة بشأن منافسة الشرقة الحميدية لها فان كراو القنصل البريطاني نى البصرة يكتب في احدى رسائله السرية الى « آتونور » السفير البريطاني في اسطنبول ليعلمه بان ليس هناك ما تخشاه اشركة في العراق لان بمكانها ان تخفض اجورها قليلا لتستطيع بها منافسة اشركة الحميدية وتعمل على اكتساحها من الميدان<sup>(١٣٥)</sup> . ومما يلفت النظر ان ثورة عشائر ابو محمد كانت تأتي دائما موقفة مع ضغط السلطات العثمانية على شركة لنج . كما حدث في عام ١٩٠٦ عندما تربصت تلك العشائر لبواخر شركة عمان العثماني واطلقت اناز عليها لدرجة اصبح مرورها مستحيلا واضطرت الى التوقف في العمارة تحت حراسة حكومية مشددة<sup>(١٣٦)</sup> وعندما أستأنفت المفاوضات بين الحكومة البريطانية والعثمانية في مثل تلك الظروف ، اضضرت الاخيرة الى الموافقة في آذار ١٩٠٧ على صلب الشركة استخدام باخرة ثالثة ونشين بين البصرة وبغداد وبعد هذا السماح استطاعت الشركة ان تنقل معظم بضائعها المقدسة في البصرة واصبح في مقدورها نقل البضائع في ظرف اسبوعين من وصولها الى البصرة بدلا من شهرين كما كان في السابق<sup>(١٣٧)</sup> . وصاد اسطولها

---

(IOR) L/P&S/10/88, Mesopotamia Navigation, (١٣٥)  
1905-1911, Pt. II.

رسائل القنصل البريطاني في البصرة (كراو) الى السفير البريطاني  
في اسطنبول ( وكونور ) ١٩٠٥ - ١٩١١ .

(PRO) FO/602/53 Arab Disturbances Lower (١٣٦)  
Tigris, 1906-1914.

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد بتاريخ ٩ تموز ١٩٠٦ الى  
السفير البريطاني في اسطنبول .  
Basra C. T. R., 1907, p. 9. (١٣٧)

التجاري يتكون من اربع بواخر هي ( خليفة و مجيدية و بلوص لنسج وجلنار ) (١٣٨) .

ومما يؤسف له ان الحكومة العثمانية لم تستطيع وهي تنافس شركة لنج ان تساويها في نشاطها وفعالياتها كآن تزيد من عدد بواخرها وتزودها بالملاحين والاداريين المخلصين (١٣٩) . او ان تقوم بمسح الانهار العراقية لتكون على بينة من العقبات التي تتعرض الملاحة فسى النهر تبادر الى تفاديها (١٤٠) او ان تقوم بتطوير الصناعات المحلية في اعراق او في أي جزء آخر من الامبراطورية العثمانية لتمكن بواسطتها امتصاص المواد الاولية التي أخذت تسرب بأسعار بخسة الى المصانع الاوربية (١٤١) ، لقد عجزت الدولة العثمانية من القيام بذلك بسبب ارتباطها منذ فترة طويلة بالمعاهدات التجارية والمواثيق والامتيازات الدولية (١٤٢) وتورطها في

---

(١٣٨) ميرز حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ .  
(١٣٩) الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨ هـ . لغة العرب ، ج ١٢ ،  
السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ، منافع بيع البواخر ص ٦٢٤ . ورد : « ان معظم مستخدمي شركة عمان لا يخافون جزاء ولا يأمنون مكافأة خلاف مستخدمي لنج » في مقالة مطولة عن شركة عمان العثماني ونواقصها والمقترحات بشأن تطويرها .

(١٤٠) (IOR) L/P&S/10/458, Survey in Persian Gulf and Mesopotamia 1911-1914.

حيث كانت شركة لنج وحكومة الهند تحتفظان بخرائط تفصيلية عن مجرى نهر الفرات ودجلة وعن رأس الخليج العربي فيما كانت الدولة العثمانية تفتقر الى ذلك .

(١٤١) الزوراء ، ٣١١ ، ١ ذي القعدة ١٢٨٩ هـ تأسف لبيع الصوف بأسعار بخسة الى الخارج وذلك لعدم وجود المصانع .  
(١٤٢) انظر الفصل الاول ببحث الاتفاقيات .

الديون الاجنبية<sup>(١٤٣)</sup> \* لذا كان من الصعب عليها التخلص من تلك الارتباطات التي غدت سلاحي يد بريطانية تشهره في وجه الدولة العثمانية متى شاءت تترغمها على ارضوخ لشروطها ، بالاضافة الى استغلالها الثورات العشائرية في فترات اخرى كلما تعرضت مصالحها في العراق للخطر ، ففي عام ١٩٠٩ يكتب كاوي ربان الباخرة (مجيدية) العائدة لشركة لنج قائلاً : « ان بواخرنا تمر بأمان من منطقة العمارة في حين تتعرض البواخر العثمانية لنيران كثيفة من عشائر البو محمد<sup>(١٤٤)</sup> » . ويعتبر عام ١٩٠٩ شاذاً بالنسبة للتجارة نتيجة لقلّة الامصار وتزايد الكوارث الطبيعية التي ادت الى ضآلة الانتاج الزراعي في القطر والذي اثر بدوره على هباط واضح في تجارة الصادرات وعانت الشركات الملاحية من ذلك ايضا مثلما سبب ذلك انخفاضاً في دخل الفرد الذي أثر على قدرته الشرائية لاقتناء السلع المستوردة التي اصابها الكساد هي الاخرى<sup>(١٤٥)</sup> .

وفي عام ١٩١٠ كتب القنصل البريطاني العام في بغداد الى السفير البريطاني في اسطنبول يظهر استياءه من الموقف العثماني الرسمي اتجاه بريطانيا عامة وشركة لنج خاصة وعبر عن مخاوفه بقوله : « اخشى ان نهب ربح عاتية تعصف بالهيمنة البريطانية هنا لاسيما وان الحكومة العثمانية

---

(١٤٣) انظر ص ٢ من هذا الفصل .

(١٤٤) (PRO) FO/602/53, Arab Disturbances Lower Tigris.

تقرير من وكيل شركة لنج في بغداد بتاريخ ٤ نيسان ١٩٠٩ الى القنصل البريطاني فيها . انظر ايضا :

Basra, C.T.R., 1909, p. 11.

Basra C. T. R., 1909, p. 5.

(١٤٥)



تتشبث بشتى السبل لتدمير شركة لنج وازاحتها من مياه دجلة<sup>(١٤٦)</sup> . وفي الوقت الذي يهول فيه القنصل البريطاني في بغداد وضع شركة لنج يشير التقرير السنوي للشركة لعام ١٩١٠ الى زيادة كبيرة في مدخولاتها نتيجة انتعاش التجارة في اسواق العراق وايران ولعدم تعرض بواخرها الى اخطار التجاوزات العشائرية الموجهة حصرا ضد الدولة العثمانية وبواخرها ولنجاحها في الحصول على سماح بانزال باخرة لولية جديدة لتحل محل احدى بواخرها القديمة<sup>(١٤٦)</sup> ولممارستها الملاحة فنه نهر الفرات اغرض نقل معدات مشروع سدة الهندية<sup>(١٤٧)</sup> .

ومن جهة اخرى نرى بان شركة لنج وقفت دوما في وجه اي مشروع للمواصلات يربط البحر المتوسط بالخليج العربي عبر العراق نخص بالذكر منها مشروع اندرو لمد سكة حديد وادي الفرات الذي اقترحه في خمسينات القرن التاسع عشر وجدد عرضه في سبعينات القرن المذكور<sup>(١٤٨)</sup> . ولكنه

---

(١٤٦) (IOR) L/P & S/62, Persian Gulf Turkish Aggression, Lorimer to Glouther, 14 Nov. 1910.

Basra, C. T. R., 1910, p. 12. (١٤٧)

Basra, C. T. R., 1910, p. 11. (١٤٨)

(١٤٩) سوف لا نتناول في بحثنا هذا مشاريع السكك الحديدية لانها تخص الاستثمار اكثر مما تخص التجارة ولانها كانت حتى نهاية بحثنا عبارة عن مقترحات ، ولم تدخل حيز التنفيذ وتغدوا واسطة للمواصلات الفعلية الا بعد الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ تلك المشاريع التي بدأت منذ فترة مبكرة من القرن التاسع عشر من قبل حكومة الهند التي فكرت بربط البصرة بالبحر المتوسط كجزء من مشاريعها في تقريب الهند الى اوربا وكانت اولى تلك المحاولات بعثة جسني الى وادي الفرات عام ١٨٣٤ ثم مشروع وليم بار William Pare عام ١٨٤٢ والكسندر ف . كامبل

فشل أمام مناورات الشركة • التي حاولت ايضا تحدي مشروع سكة حديد بغداد ولكنها لم تفلح نتيجة ما استجد من ظروف دولية ، وكرد فعل من قبل الشركة تجاه المشروع الالماني ربطت نفسها بمجموعة من الشركات البريطانية وجاهدت نيابة عن باقي الشركاء للحصول على امتياز لبناء اسكك الحديدية في ايران لربط منطقتها الداخلية بالخليج العربي لكنها لم تنجح في مساعيها وادعت بان الروس كانوا وراء فشل محاولتها<sup>(١٥٠)</sup> • وبشرت الشركة بانهرة الاحقاد بين بريطانيا والدولة العثمانية والدول الاوربيه الاخرى في نفس الوقت حاولت ان لا تفقد كل مصالحها مرة واحدة ، لذا تعاونت مع الشركة الالمانية لسكة حديد بغداد والتي حصلت على امتياز للملاحة في الانهار العراقية من اجل نقل معدات لسكك الحديدية من ابصرة الى بغداد وادي ذلك التعاون الى عقد اتفاقية بين الشركتين عام ١٩١٢ تم بموجبها تأسيس شركة جديدة يكون لكل منهما ٥٠٪ من الاسهم وعملت

---

Alexander F. Campbell خلال ١٨٤٣ - ١٨٤٥ ومشروع رايت

عام ١٨٤٩ و • ر • ام ستيفنسون R. M. Stephenson

عام ١٨٥٠ وجيمس بارن تومسون James Bowen Thomson

عام ١٨٥١ ومشروع اندرو W. P. Andrew عام ١٨٥٦ ولذي ظل قائما

من الناحية النظرية حتى عام ١٨٧٩ عندما انتهت المادة المقرر لاستعمال حق الامتياز الذي منحه الباب العالي دون ان تنتفع منه الشركة • للاستزادة يراجع :

W. P. Andrew, Memoir on the Euphrates Valley

Route to India, London, 1857; Hoskins, op. cot, pp. 330-342, 431, 446; (PRO) FO/195/1231, Consul General Nixon, to Marquis of Salisbury, Baghdad, 21, St. June 1878.

The Story of the Euphrates Co. p. 151.

(١٥٠)

الشركة الانكلو المانية الجديدة للملاحة على توفير المواد اللازمة لمشروع سكة حديد بغداد حتى عام ١٩١٤<sup>(١٥١)</sup> عن طريق نهر الفرات وقد خصصت اربعة لنشات بخارية وزورق واحد بالاضافة الى تخصيص لنش بخاري بين البصرة والمحمرة لنقل السلع والمسافرين يوميا<sup>(١٥٢)</sup> .

ولما خسرت شركة لنج بعضاً من امتيازاتها لصالح الشركات الالمانية بادرت الى كتابة التقارير الانفعالية الى القناصل البريطانيين في بغداد والبصرة والى السفير البريطاني في اسطنبول والى حكومة الهند ووزارة الهند ووزارة الخارجية البريطانية تجسد فيها الاخطار التي ستعصف بالوجود البريطاني في منطقة الشرق الاوسط والخليج<sup>(١٥٣)</sup> . وكان لهذه الصيحات صدى واسع في اوساط رجال المال دعاء الحرب في بريطانيا<sup>(١٥٤)</sup> ولا اجانب الصواب ان قلت ان تقارير هذه الشركة وتحذيراتها من الخطر الالمني في منطقة ابصرة والخليج كن لها التأثير الكبير في تأزيم الوضع الاوربي قبل عام ١٩١٤ .

---

The Story of the Euphrates Co. p. 151; Basra (١٥١)  
C. T. R., 1913, p12.

Basra C. T. R., 1913, pp. 12-13. (١٥٢)

(IOR) L/ P& S/10/333/1914, Mesopotamia, (١٥٣)  
Euphrates and Tigris S. N. Co. Mail Contract.

يحتوي هذا الملف على مراسلات شركة لنج بخصوص ما تقدمه من خدمات في نقل البريد في وادي الرافدين لصالح حكومة الهند ، ويظهر فيها مساعيها ومقترحاتها وما كان يهددها من اخطار مزعومة حتى عام ١٩١٤ والني يطبع على تفاصيل هذه المذكرات يقتنع تماما بسور شركة لنج في تحريض بريطانيا لاحتلال العراق .

## ٢ - شركة عمان العثماني

تعود فكرة تأسيس خط للملاحة البخارية في نهر دجلة الى رشيد باشا الكوزلجي والى بغداد (١٥٥) عندما تعاقد مع احدى المصانع ابلجيكسية لبناء باخرتين لاستخدامها في المياه العراقية سميتا فيما بعد (بغداد) و (البصرة) (١٥٦) ، لان اتصالات النهرية في العراق كانت بطيئة للغاية حيث ان السفن الشراعية العاملة بين البصرة وبغداد كثيرا ما كانت تتلصقا في سيرها لدرجة تصبح الحاجة ماسة لجرحها بالجبال من قبل رجال تصناء في رحلة مملة شاقة تصل الى ستة شهور وحتى مع اتيار فيما اذا خالفت الريح سير اسفينة فان الرحلة قد تستغرق شهرين (١٥٧) . الا ان الوالي توفي قبل وصول الباخرتين الى المياه العراقية وتعثر المشروع في عهد من خلفه من الولاية حتى عام ١٨٦١ عندما باشر محمد نامق باشا (١٨٦١ - ١٨٦٧) باستخدام البواخر في انهار العراق لأول مرة للاغراض الادارية (١٥٨) . وليست هناك تفصيلات وافية عن عددها او اشكالها ولكن

---

(١٥٤) (IOR) L/ P & S/10/462 German War, Turkey  
Stuation in Persian Gulf, Turkish Arabia.

تقرير سري للغاية من الاميرالية البريطانية بتاريخ ٢٥ آب ١٩١٤  
بشأن الاسنعداد لاحتلال شط العرب في ظرف ١٨ ساعة .

(١٥٥) منافع البواخر ، لغة العرب ، ح ١٢ السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ،  
ص ٦١٧ . ولايته ( ١٨٥٢ - ١٨٥٦ ) .

(١٥٦) عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ح ٧ ، ص ص  
١٠٩ - ١١٠ .

(١٥٧) الزوراء ، ٢٦٠ ، ٢٦ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ .

(١٥٨) العزاوي ، المصدر السابق ، ح ٧ ، ص ١٣٨ ، لنقل الجنود  
والموظفين .

هناك إشارة لى ان الباخرتين (بغداد) وتسمى احيانا بغدادى (١٨٩) وكذلك البخرة (البصرة) كانتا ضمن البواخر العاملة في مياه دجلة . وأخذتا تعملان تحت الراية العثمانية على شكل مشروع تجاري خاضع لاشراف الدولة باسم (أدارة عمان العثماني) (١٦٠) واوصى الوالي امق باشا المصانع البخارية في انتدروب Antwerp عام ١٨٦٢ لصنع خمس بواخر اخرى للشركة لتشغيلها في العراق (١٦١) . وقد تطور هذا المشروع عام ١٨٦٩ عندما انزلت في البصرة ثلاث من تلك البواخر وهي (الموصل) (١٦٢) و (الفرات) (١٦٣) «والرصافة» (١٦٤) .

(١٥٩) شيدت عام ١٨٥٩ بقوة اربعين حصانا وحمولة ٣٠ طنا .  
(PRO) FO/195/1612

تقرير القنصل البريطاني في بغداد المرقم ٦٠٥ والمؤرخ في ايلول ١٨٨٨ المقدم الى وايت السفير البريطاني في اسطنبول . في الصفحة اللاحقة سنكتفي بالاشارة الى رقم السجل فقط .

(١٦٠) سميت «هذا الاسم لان الدولة اعتبرت بحر عمان جزء من الامبراطورية العثمانية واخذت تسير عبره بواخرها الى الخليج العربي والبصرة . الزوراء ، ٢٧٤ ، ١٥ جمادى الآخرة ١٢٨٩ .

(١٦١) العزاوي ، المصدل السابق ، ح ٧ ، صص ١٥٣ - ١٥٤ .  
(١٦٢) قوتها ٨٠ حصانا وحمولتها تتراوح بين ١٠٠ - ١٩٠ طن تبعا لمنسوب مياه نهر دجلة الزوراء ، ٥٣٩ ، ٢٠ ربيع الآخر ١٢٩٢ هـ ،  
(PRO) FO/195/1612.

بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ ، ١٣٠٩ هـ ، ص ٣٣٢ .  
(١٦٣) ورد بان قوتها ٥٠ حصانا اما حمولتها بين ١٠٠ - ١١٥ طن .  
بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ٢ ، ص ٣٣٢ .  
(PRO) FO/195/1612.

(١٦٤) قوتها ٥٠ حصانا وقيل ٦٠ حصانا وحمولتها بين ١٠٠ - ١١٥ طن . بصرة ولايتي ، سالنامه سي دفعه ٢ ، ص ٣٣٢ .  
(PRO) FO/195/1612.

وفي عام ١٨٧٠ باشرت الدولة العثمانية باقتراح من مدحت باشا  
بإعادة تشكيل وتطوير أسطولها الحربي والتجاري في البصرة والخليج  
العربي نتيجة لافتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ ، وتأسست في اسطنبول  
شركة باسم (العريزية العثمانية) انبثقت منها شركة للسفن التجارية وتمت  
موافقة السلطان على اضافة رأسمال جديد الى ادارة الفوائد العثمانية لشراء  
ابواخر اللازمة للاغراض الملاحية وقد زاد اهتمام الدولة ببحر عمان (١٦٦)  
اكثر من اهتمامها بالبحر المتوسط بل واعتبرت بحر عمان جزءاً من املاك  
الامبراطورية العثمانية ، وبادرت الى تشغيل سفنها التجارية بين اسطنبول  
وبصرة عبر قناة السويس مروراً بالبحر الاحمر وبحر عمان وسواحل  
شبه الجزيرة العربية « واصبحت اهمية بحر عمان والخليج في نظر الدولة  
عشرة اضعاف اهمية البحر المتوسط » (\*) . وغدت قضية المواصلات من  
الامور الاساسية التي شغلت اهتمام مدحت باشا ابان ولايته لبغداد ( ١٨٦٩ -  
١٨٧٢ ) وقد اقتنع بان القطر اصبح بحاجة ماسة للبواخر سواء لنقل  
البضائع او المسافرين وبخاصة حجاج بيت الله الحرام ، وباشرا بشراء  
عدد من البواخر الكبيرة لاستخدامها للاغراض الملاحية والتجارية ، واعادة  
تشكيل الادارة العثمانية النهرية ، واصلاح البواخر القديمة ، كما اسس

---

(١٦٥) الزوراء ، ٥٧ ، ٦ ربيع الثاني ١١٨٧ هـ .

(١٦٦) اصر الرسميون لعثمانيون وكذلك الصحف العثمانية على  
تسمية الخليج باسم خليج البصرة بدلا من الخليج الفارسي التي اعتادت  
بريطانيا على تسميته آنئذ .

(\*) الزوراء ، ٥٧ ، ٦ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ .

محطات للوقود في كل من مسقط وعدن وبندر عباس وبوشهر (\*\*).  
وفتح وكالات للشركة في عدن والسويس (\*\*\*) وسير أولى بواخر شركة  
عمان العثماني المسماة (بابل) (\*\*\*\*) من اسطنبول الى البصرة في رحلات  
من اسطنبول الى البصرة في رحلات منظمة تمر في طريقها بمواني بورسعيد  
والسويس وجدة وعدن ومسقط وبندر عباس وبوشهر (\*\*\*\*\*) ثم اضاف  
البواخر (مسكة) (١٦٧) و (تلغفر) (١٦٨) و (آشور) (١٦٩).

---

Ali Haydar, op. cit p. 50.

(\*\*)

د . عبدالوهاب القيسي ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها  
في العراق ١٨٣٩ - ١٨٧٧ مجلة كلية لاداب ، العدد ٣ مطبعة العاني ،  
بغداد ١٩٦١ ، ص ١٢٢ - ١٢٣ .

(\*\*\* ) الزوراء ، ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ - تموز ١٨٧٠ .

(\*\*\*\*) اشتراها مدحت باشا من شركة اعلنت افلاسها بمبلغ ٣٣٠٠٠  
ليرة عثمانية وفي اول رحلة لها بين اسطنبول والبصرة والتي صادت مع  
موسم الحج ربحت ربحا صافيا قدره ٣٥٠٠٠ ليرة اي أكثر من ثمن  
Ali Haydar, op. cit., pp. 50-51.  
شراؤها .

(IOR) L/P & S/ 20/C248 A p. 37.

(\*\*\*\*\*)

(١٦٧) بنيت في تريسيتا في عام ١٨٧١ ، وفي عام ١٨٩٦ التهبت فيها  
النيران وهي تحمل شحنة من الصوف في البصرة وقد دمرت تماما .  
(IOR) R/15/1/383 Vol. D 171, Iraq General.

Memorandum, Oct. 1934, p. 7; Lorimer, IB, p. 1448.

(١٦٨) في عام ١٨٧٩ التهبت فيها النيران في شط العراق وقد آتت  
(IOR) R/15/1/383, p. 6.  
عليها تماما .

(١٦٩) اخذت تعمل بين « خليج البصرة » وبحر عمان والبحر الاحمر  
وعبر السويس الى البحر المتوسط فاسطنبول والموانيء الاوربية الاخرى .  
الزوراء ، العدد ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ .





المعدات الحديثة التي شاعت في انوانيء الاوربية منذ عام ١٨٥٠ تلك المعدات الخاصة بالتفريغ واشحن لاسيما بعد توافد البواخر الكبيرة الى الميناء من مختلف الارحاء في اعقاب افتتاح قناس السويس وغدا الميناء لا يستطيع تقديم الخدمات لها كما كان يفعل في السابق لان عملية تفريغ او تحميل اسفن الشراعية كانت تتم باليد • ولم يكن آتئذ من حاجة الى السرعة فالركب الشراعية كانت تحتاج الى مدة ليست بالقصيرة الى بعض الترميمات والتنظيف والاطلاء ربما كانت اطول من الفترة اللازمة لعملية التفريغ والتحميل فهيك عن الصفقات التجارية التي كانت تجري في الميناء او على ظهر المركب نفسه احيانا<sup>(١٧٦)</sup> ولكن بعد فتح قناة السويس اصبح هدف ابواخر هو مزيد من الرحلات لمواجهة الطلبات المتزايدة على خدماتها<sup>(١٧٧)</sup> الا ان ميناء البصرة ظل عاجزا عن اللحاق بمتطلبات العصر سواء حاجيات اسطول الشركة العثمانية او البواخر الكبيرة الاخرى القادمة اليه •

وحاولت شركة عمان العثمانية منافسة شركة لنج في الداخل والشركات البريطانية الاخرى في الخارج الا ان منافستها لم تكن مجدية • لان ملاحي البواخر في بداية الامر كانوا من خريجي مدرسة البحرية السلطانية الذين لم يتقنوا على حد قول جريدة الزوراء سوى الفنون النظرية فيما ظلوا يجهلون قيادة البواخر<sup>(١٧٨)</sup> الامر الذي دفع السلطات العثمانية

---

(١٧٦) المهندس فارس عيسى ، الاشغال العامة المرافيء والملاحة الداخلية ، جامعة حلب ، صص ١١٤ - ١١٥ •

A. D. Couper, The Geography of Sea Transport, (١٧٧)  
London, 1972, p. 54.

(١٧٨) الزوراء ، ٥٨ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ •

الى الاستعانة بالملاحين البريطانيين<sup>(١٧٩)</sup> ومن جهة اخرى كثيرا ما كلفت  
بواخر الادارة النهرية والبحرية بواجبات اخرى غير واجباتها الاساسية  
في الملاحة والتجارة فالباخرة النهرية الموصل والبحرية بابل انشغلنا بنقل  
العربات الملكية والتجهيزات المنزلية للقصر الذي كان من المقرر ان يقيم  
فيه شاه ايران ناصر الدين<sup>(١٨٠)</sup> ابان زيارته المرتقبة لبغداد<sup>(١٨١)</sup> \* وباخرة  
اخرى ارسلت جلب جسر بغداد الجديد<sup>(١٨٢)</sup> الذي افلت من مكذبه  
بسبب هطول الامطار الغزيرة وارتفاع منسوب نهر دجلة في شتاء عام  
١٨٧١<sup>(١٨٣)</sup> كما كل البواخر النهرية منها والبحرية اشتركت في  
حملة الاحساء في صيف عام ١٨٧١<sup>(١٨٤)</sup> علما بان معظم هذه البواخر  
كانت تتطلب عمقا كبيرا من المياه لدرجة انها كانت تتركز في الطين في  
مواقع متعددة من النهر لاسيما في فترة الصيود<sup>(١٨٥)</sup> \* لذا اضطرت

(١٧٩) الزوراء ، ٨١٤ ، ٩ ربيع الآخر ، ١٢٩٦ هـ .

(١٨٠) الزوراء ، ٩٣ ، ١٥ شعبان ١٢٨٧ هـ .

Diary, No. 8, 12 July, 1870.

(١٨١) كلفت زيارة ناصر الدين شاه للعراق خزينة بغداد حوال  
Ali Haydar, op. cit., p. 52. ٣٠٠٠ ليرة عثمانية .

(١٨٢) هو الجسر الذي انشأه مدحت باشا قرب المدرسة المستنصرية  
وكان يتكون من ٢٤ سفينة عليها جسر مستقيم طوله ٢٦٤ متر وعرضه ١٦  
ذراعا في حين كان الجسر السابق على شكل قوس وقد زود هذا الجسر بآلة  
لفك الجسر بسرعة للسماح للبواخر بالمرور وانجز في اواخر تشرين الثاني  
١٨٧٠ هـ . الزوراء ٩٧ ، ٢٩ شعبان ١٢٨٧ هـ .

(١٨٣) الزوراء ، ٢٠٧ ، ١٥ شوال ، ١٢٨٨ هـ .

(١٨٤) نظر الفصل الثاني ص ٨٠ (حملة الاحساء) .

(١٨٥) الزوراء ، ٥٩ ، ١٣ ربيع الاول ١٢٨٧ هـ . لقد توقفت  
الباخرة ( تلعفر ) عند كوت الامارة وارسلت الباخرة بغدادى لانتشالها  
وارجاعها وارجاعها الى بغداد . الزوراء ، ٢٧٣ ، ١١ جمادى الآخرة ١٢٨٩ هـ .

السلطات العثمانية في العراق الى شراء نوع صغير من البواخر من بلجيكا فونها ١٢ حصانا وتحتاج الى قدم وخمسة انجات من اء فقط الا انها لم تكن اقتصادية<sup>(١٨٦)</sup> . واخذ مدحت بشا على عاتقه تنفيذ مشروع ربط موصلات نهر الفرات ببحر المتوسط والخليج العربي لاهتمامه الشديد بالتجارة والمواصلات ، واعتقادا منه بان ذلك سيكون بديلا لقناة السويس ويصبح الطريق الأقصر الى اوربا ويبدو ان الوالي كان مطلعاً على آراء اندرو اتى نشرت عام ١٨٥٧ وفيها تأييد على صلاحية نهر الفرات للملاحة لفترة ثمانية اشهر من اسنة وحتى في فترة الأشهر الاربعة الباقية من العام اشارة الى امكانية استخدام نوع آخر من السفن احف وزنا وجعل اندرو اهمية هذا الطريق ثلاثة اضعاف اهمية طريق البحر الاحمر<sup>(١٨٧)</sup> ( قبل فتح قناة السويس ) ، لذا تحمس مدحت بشا لهذا المشروع وتأسست من أجله شركة في اسطنبول لحفر نهر الفرات بين الكنعانية ومسكنه التي تبعد ست عشرة ساعة عن حلب لجعله صالحا للملاحة<sup>(١٨٨)</sup> . وبأشر المكلفون بهذه المهمة بزالة ما يعرقل الملاحة اسفل راوة وشيدوا عدة قلاع على طول النهر لحماية البواخر<sup>(١٨٩)</sup> وقرروا تشغيل البواخر البصرة والرصافة والفرات والوس<sup>(١٩٠)</sup> بين الكنعانية ومسكنه ولكن بعد حين

(١٨٦) الزوراء ، ٦٥ ، ٤ جمادى الاولى ، ١٢٨٧ هـ .

Andrew, op. cit., pp. 18-22.

(١٨٧)

(١٨٨) الزوراء ، ١٤٦ ( ٣ صفر ) الصحيح ٣ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ .

Anne Blunt, Bedouin Tribes of the Euphrates (١٨٩)

Vol. I, London, 1968, p. 195.

(١٩٠) الزوراء ، ٩٦ ، ٢٦ شعبان ، ١٢٨٧ هـ ، ١٤٣ ، ٢٣ صفر

١٢٨٨ و ١٥٤ ، ١ ربيع الثاني ١٢٨٨ .

ظهر للوالي بن هناك مشاكل كثيرة لا تزال تواجه الملاحة في النهر منها  
كثرة الصخور التي تعترض مجراه وشدة تياره حتى أصبحت الحاجة ماسة  
لوجود زورق بخاري بمثابة دليل لقيادة السفينة في النهر لتحذيرها من  
الاصطدام بالتتواتر الصخرية \* ورغم ان الوالي بادر الى استيراد معدات  
حديثة لازالة ما يعترض النهر من حواجز الا ان المشاكل كانت فوق طاقة  
وامكانيات السلطات المحلية ، لذا اضطر في النهاية الى ترك المشروع أقصر  
على ارسال باخرة واحدة في السنة في موسم الفيضان الى اعالي النهر (١٩١)  
ان شغف مدحت باشا بمشروع نهر الفرات جعله يؤجل تطوير الملاحة في  
نهر دجلة ورأس الخليج العربي ولما يأس من الاستمرار في المشروع  
السابق أمر بتحويل باقي البواخر الى نهر دجلة ، وقد تضررت معظمها  
ومن اجل ذلك كلف بعض موظفيه بالاشراف على اعادة فتح قناة تربط نهر  
دجلة بالفرات (١٩٢) \* ومن جهة اخرى اخذت بواخر شركة عمان العثماني  
في عهده تعمل بين البصرة والمواني الاوربية عبر قناة السويس ، فالبخرة  
( نينوى ) كانت تقوم بثلاث رحلات سنوية بين البصرة واسطنبول ولندن  
وتستغرق كل رحلة منها ذهابا وايابا اربعة شهور تقريبا وتخصص الرحلة  
الثانية منها عادة لنقل الحجاج الى جدة سواء من البصرة او من اسطنبول ،  
والبخرة ( بابل ) كانت تقوم بربع رحلات سنوية الى اسطنبول وكانت  
رحلتها الثالثة تخصص لنقل المسافرين بين اسطنبول وجدة طيلة موسم

---

(١٩١) الزوراء ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ  
Geary, op. cit., Vol., I, p. 106.

(١٩٢) حاول الوالي تجديد قناة قديمة كانت تدعى الكنعانية تاخذ  
مياهها من الفرات وحاول لبطها بنهر الصقلاوية ومن ثم بنهر دجلة لاغراض  
الملاحة بين النهرين \*

الحج ورحلتها الرابعة كانت تتم بين البصرة ولندن (١٩٣) أما الباخرة (أنور) فأنها كانت تعمل بين البصرة والكويت وبوشهر وتستغرق رحلتها ذهابا وإيابا خمسة عشر يوما (١٩٤) وفي موسم الحج كانت ترسل الى جدة لجلب السلع التجارية من على ظهر الباخرة (بابل) التي كانت تمكث هناك للعمل بين جدة والسويس واسطنبول (١٩٥) .

في الوقت الذي كانت تقوم الباخرة (أنور) بمهمة تمة الرحلة بين جدة والبصرة (١٩٦) ، واخذت هذه البواخر في البداية تحقق ارباحا كبيرة (١٩٧) ، وشجعت مدحت بشا على تعزيز الاسطول البحري وانهري ودفعته الى تطوير الملاحة في نهر دجلة وتعميق رأس الخليج ومصب شط العرب وذلك لاستقبال البواخر المحيطية الكبيرة (١٩٨) الا ان عزله من ولاية بغداد حال دون تنفيذ هذه المشاريع الحيوية .

ويمكن الاطلاع على اوضاع شركة عمان العثماني المالية حتى عام ١٨٧٤ من الخاطرة التي نشرها احد التجار العراقيين في جريدة الزوراء (١٩٩) التي قال فيها رغم ان الشركة كانت تملك البواخر الموصل

- 
- (١٩٣) الزوراء ، ٦٧ ، ١١ جمادى الاولى ١٢٨٧ هـ .  
(١٩٤) المصدر نفسه .  
...  
(١٩٥) الزوراء ، ١١٧ ، ١٧ ذي القعدة ، ١٢٨٧ هـ .  
(١٩٦) الزوراء ، ١٢٨ ، ٢٨ ذي الحجة ١٢٨٧ هـ .  
(١٩٧) انظر ص ١٩٦ هامش رقم ٤ .  
(١٩٨) باشر بتأسيس حوض للسفن ورشة لتصليح وتركيب البواخر . الزوراء ، ٧٤ ، ٧ جمادى الاخر ١٢٨٧ هـ .  
(١٩٩) الزوراء ، ٥٥٢ ، ١ رجب ١٢٩٢ هـ / ١٨٧٥ انطباع تاجر عراقي غادر البصرة الى بومباي عام ١٨٧٢ وعاد اليها عام ١٨٧٥ .  
والفرات والرصافة وديالى وبغدادى وتلعفر والبصرة والوس وناووس

ونجد واثور ونيوى وبابل التي كانت جميعا فى حالة جيدة ومزودة بمحركات حديثة ، ورغم ما وفرته لها الدولة من وقود ودهون ومعدات احتياطية وما خصصته لوقودها من مبالغ من خزانة الولاية لكي لا تتلأ في أعمالها ، فأنها بعد ثلاث سنوات من شروعا العمل سجلت خسارة قدرت بـ ٣٦ لكاً<sup>(٢٠٠)</sup> من القروش عندما تم تدقيق حساباتها من قبل لجنة مشكلة في مجلس الولاية وكانت المشكلة الرئيسة التي تواجهها هي كيفية توفير الفحم اللازم لبواخرها والذي كن يستورد من الخارج بسعر ٤٥ - ٥ باونت للطن الواحد وكانت خزينة الدولة تتحمل ما قيمته ٣٠-٤٠ ألف ليرة سنويا شراء الوقود واطاف التاجر : ولكن منذ ان دمجت شركة عمان العثماني بالادارة النهرية واصبحت كيانا واحدا في كانون الثاني ١٢٨٨ رومي الموافق كنون الاول ١٨٧٢ استطاعت حتى عام ١٨٧٤ ان تشيد من ارباحها بناية الادارة النهرية<sup>(٢٠١)</sup> في البصرة وان توفر مبلغا قدره ١٤ لك من اقروش<sup>(٢٠٢)</sup> وذلك بسبب انتظام مواعيدها حيث غدت احدى بواخرها تنطلق من ميناء البصرة باتجاه بغداد في كل يوم خميس من الاسبوع<sup>(٢٠٣)</sup> ولتشيدها مستودعين ملحقين بكمرك بغداد احدهما للبضائع الواردة والآخر للبضائع الصادرة مما سهل عملية الشحن والتفريغ<sup>(٢٠٤)</sup> . ومن خلال وصف السائح جبرى لحلة شركة عمان العثماني عام

(٢٠٠) اللك = ١٠٠ر٠٠٠ وهذا يعني ان المبلغ يساوي ٣٦٠٠٠ر٠٠٠

قرش او ٣٦ ألف ليرة عثمانية .

(٢٠١) انشاء ( الاجنة خانه ) لاجل ادارتي النهرية و عمان العثماني

قرب فم نهر العشار الى جوار دائرة الكمرك ، الزوراء ، ٢٢٣ ١٥ ذي الحجة ١٢٨٨ هـ .

(٢٠٣) الزوراء ، ٢٣٥ ، ٢٧ ذي الحجة ، ١٢٨٩ هـ .

(٢٠٤) الزوراء ، ٣٣١ ، ٢٩ محرم ، ١٢٩٠ هـ .

١٨٧٨ نطلع على جانب من اوضاعها المالية والادارية عندما يقول السائح :  
ان الحكومة العثمانية تمتلك سبع بواخر تتاجر في المياه العراقية وتعمل  
نحت اشراف قيادة الاسطول العثماني في البصرة . ويعلق قائلا : بان تلك  
الادارة كانت تتبادلها الايدي عدة مرات وكانت في جميع الاحوال ادارة  
فاشلة يتم اختيارها كيفما اتفق ، اما عن طقم ابواخر فيقول انهم جميعا  
بريطانيون ، ويضيف بان هذا الاسطول التجاري الذي اوجده مدحت  
باشا يدر الآن ربحا سنويا قدره ٨٪ ويذكر ان الشركة ترسل باخرة واحدة  
الى اعالي الفرات مرة كل عام في موسم الفيضان ولكن الرحلة لاتسدد  
نفقاتها ابداً (٢٠٥) .

ويبدو ان الاوضاع المالية للشركة ساءت جدا في اواخر عام ١٨٧٩  
لدرجة انها فكرت في تأجير بواخرها لمدة عشر سنين لثلاثة من التجار هم  
عبدالرحمن الباجهجي و ( شركة هوتس وزون ) وروين ابراهيم علي ان  
يكون لكل واحد منهم ثلث الاسهم (٢٠٦) . الا ان الاتفاق لم يتم واخذت  
السلطات العثمانية المحلية منذ هذا التاريخ وتحت تأثير ادارة عمان العثماني  
ولاسباب سياسية واخرى تتعلق بالسيادة ، تخلق المتاعب لشركة لنسج  
البريطانية وتحاول عرقلة اعمالها . وعندما صدر امر الباب العالي عام  
١٨٨٣ بمنع بواخر شركة لنسج من الملاحة في نهر دجلة بادرت ادارة عمان  
العثماني الى رفع اجور شحنها ، لانها انفردت في الخدمة النهرية واضطر  
فريق من التجار الى العودة للسفن الشراعية لنقل بضائعهم ، ومن الجدير  
بالذكر ان ادارة الشركة العثمانية في هذه الفترة كانت في قبضة اناس غير

---

Geary, op. cit., Vol. I, pp. 105-106.

(٢٠٥)

في حين حدد السائح ارباح شركة لنسج في نفس العام بـ ٢٥٪.

Diary, No. 21, 22 Dec. 1879.

(٢٠٦)

كفوفين مما سبب تدهور في تجارة القطر واعطى مجالا للحكومة البريطانية للضغط على الباب العالي لالغاء الحظر المفروض على بواخر شركة لنج وقد افلحت في مسعاها في ٤ آب ١٨٨٣<sup>(٢٠٧)</sup> ، وما ان بشرت شركة لنج نشاطها من جديد حتى بدأت شركة عمان العثماني بالتدهور ثانية بخاصة في فترة ادارة سري افندي التي استمرت لغاية ١٨٨٥<sup>(٢٠٨)</sup> لانه في عهده توقفت البخرة مسكنه عن العمل وشبت النيران في البخرة تلعفسر<sup>(٢٠٩)</sup> وقلت إيرادات الشركة لدرجة اضطر سري افندي الى بيع بعض الادوات والاقراض لايفاء رواتب موظفي ومستخدمي الشركة<sup>(٢١٠)</sup> . وفي آذار ١٨٨٤ اشيع بان البواخر العائدة لادارة عمان العثماني عرضت للبيع على تجار من الاهالي<sup>(٢١١)</sup> ومنذ ان استبدل سري افندي بأمر البحرية علي رضا باشا عام ١٨٨٥ بدأت اوضاع الشركة بالتحسن التدريجي لانها اعلنت عن انتظام رحلاتها وعن استعدادها لتعويض التجار الذين يفقدون بضائعهم على ظهر بواخرها سواء كانت قيمة البضاعة قرشا واحدا او ١٠٠٠٠٠ قرش كما ابدت استعدادها بنقل البضائع التي ترد من اوربا الى ميناء البصرة وتمهدت بنقلها الى بغداد فور وصولها<sup>(٢١٢)</sup> .

---

Diary, No. 26, 4 Aug. 1883; Lorimer, IB, p. 1537. (٢٠٧)

(٢٠٨) منافع بيع البواخر، لغة العرب ، ح ١٢ ، ٣ حزيران ١٩١٤ ، ص ٦١٧ .

Lorimer, IB, P. 1448. (٢٠٩)

(٢١٠) لغة العرب ، ح ١١ ، ٣ حزيران ، ١٩١٤ ، ص ٦١٧ .

Diary, No. 26, 7 March, 1884. (٢١١)

(٢١٢) الزوراء ، ١٢٧٩ ، ٢٦ ذي القعدة ١٣٠٣ هـ .

لقد اكد انتظام بواخر شركة عمان العثماني الخمس في هذا العام القنصل البريطاني في بغداد . Baghdad C. T. R. 1884 - 1885, p. 109.



وفي عام ١٨٨٨ جرت محاولة لتطوير الشركة وبشر مديرها بتجديد اربع من بواخرها لتلائم العمل في نهر دجلة وباخرتين للعمل في نهر الفرات واقترح بتأسيس شركة مساهمة رأسمالها ١٠٠٠٠٠ ليرة عثمانية وعدد اسهمها خمسة الاف سهم بقيمة عشرين ليرة للسهم الواحد على ان تخصص ١٥٠٠ سهم للباب العالي و ١٥٠٠ سهم لتجار بغداد و ١٠٠٠ لتجار البصرة ومثلها لتجار الموصل<sup>(٢١٣)</sup> . ونتيجة لذلك الاقتراح صدر أمر من الباب العالي يسمح للشركة باثشاء مستودعات للسلع التجارية على ضفتي نهر الفرات ودجلة لتسهيل التجارة والملاحاة في النهرين المذكورين<sup>(٢١٤)</sup> . وساعد هذا الدعم من قبل السلطات العليا على تطوير شركة عمان العثماني وعندما انيطت ادارة الشركة في عام ١٨٩١ الى امير اللواء أمير باشا آمر البحرية في البصرة بذل مجهودا كبيرا في تحسين ظروفها<sup>(٢١٥)</sup> . وبادر الى تنظيم ملاكها في البصرة الذي صار يتكون من الرئيس والمحاسب وكاتين للصرف وآخر للواردات ومفتش وكاتب للتحرير ومأمور للمخزن وامين للصندوق<sup>(٢١٦)</sup> . ونتيجة حزم الرئيس واخلاصه استطاع في فترة قصيرة ان يوفر مبلغا من المال ارسله الى اسطنبول لشراء باخرتين جديدتين<sup>(٢١٧)</sup> وعمد احيانا الى تأجير احدى بواخر الشركة

Diary, No. 30, 16 April, 1887.

(٢١٣)

(٢١٤) الزراء ، ١٤٠٦ ، ٧ صفر ١٣٠٧هـ/ ١٨٨٩ .

(٢١٥) منافع بيع البواخر ، لغة العرب ، ح ١٢ ، ٣ حزيران ١٩٤١ ،

ص ٦١٧ .

(٢١٦) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ص ٣٣١ .

(٢١٧) لغة العرب ، ح ١٢ ، ٣ حزيران ، ١٩١٤ ، ص ٦١٧ .

للاهلين لمدة محدودة<sup>(٢١٨)</sup> وبإجراءاته ومبادراته هذه كسب ثقة السلطات العليا التي صادقت على المشروع الذي اقترح عام ١٨٨٨ وصدر مرسوم امبراطوري من الباب العالي بتاريخ ١٨٩٢ بالموافقة عليه .

وقد حصلت الشركة العثمانية بإدارتها الجديدة على امتياز من الباب العالي عام ١٨٩٣ يخولها عدم التوقف في دائرة الكمر ك وانما بات في استطاعة بواخرها استلام البضائع من البواخر المحيطة مباشرة في عرض شط العرب والتوجه بها الى كمر ك بغداد لدفع رسومها هناك \* وعلى الرغم من هذا الامتياز فان الشركة لم تستطع ازالة شركة لنج من طريقها لان الاخيرة سرعان ما قدمت مذكرة احتجاجية الى القنصل البريطاني في بغداد طالبت فيها بضرورة سريان الامتياز على بواخرها أيضا وقد افلحت في الحصول على ما تريد نتيجة الجهود الدبلوماسية المكثفة التي قام بها السفير البريطاني في اسطنبول<sup>(٢١٩)</sup> .

وظلت شركة عمان تمارس نشاطها الملاحي بنجاح في هذه الفترة وهي تدير بواخرها بين بغداد والبصرة بمعدل باخرة كل ثلاثة ايام<sup>(٢٢٠)</sup> .

---

(٢١٨) تم تأجير الباخرة الرصافة على التاجر عبد الحميد الجصاني لقاء مبلغ قدره (١٧٠٠) روبية خلال مناسبة دينية معينة لنقل الزوار من بغداد الى سامراء وكان هذا التاجر يتقاضى مبلغا قدره ثلاثة مجيديات عن كل راكب .  
Diary, No. 35, 21 March, 1891.

عن النقود انظر الملحق رقم ١٣ .  
(٢١٩) FO/78/4604 Navigation of Tigris and Euphrates 1891-1894.

رسالة شركة لنج في بغداد الى القنصل البريطاني العام في بغداد رقم ٩١ في ١١ مايس ١٨٩٣ .  
(٢٢٠) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، ٢٧ ، ٢١ ذي القعدة ١٣١٣/١٨٩٦ .

ولمعرفة اوضاع شركة عمان العثمانى وهى إحدى روافد الاتصال  
بالخليج العربى فى عام ١٩٠٠ وما كانت تعانیه التجارة عموما فى المنطقة  
من مشاكل يمكن الاطلاع على ما نشرته جريدة الزوراء<sup>(٢٢١)</sup> نقلا عن  
جريدة اقدام اصادرة فى اسطنبول عندما ذكرت بان تحسين المواصلات فى  
العراق ورأس الخليج العربى بات ضروريا جدا لتطوير الزراعة والتجارة  
فيهما مشيرة الى ان البصرة التى لها علاقات تجارية قوية بالهند واوربا والتي  
تستورد منها السلع الصناعية وتصدر اليها المواد الاولية والمحاصيل الزراعية  
تطلب خدمات ملاحية داخلية لنقل السلع منها الى بغداد ومدن العراق  
الاخرى وبالعكس وذكرت بان شركة عمان العثمانى تساهم الى جانب  
شركة لنج والسفن الشراعية الاخرى فى هذه الخدمات ولكن بامكانيات  
محدودة ، لذا من الضروري جدا استيراد بواخر كبيرة وسريعة تسهلا  
للمواصلات اما البواخر العائدة للشركة فانها أصبحت غير كافية لنقل البضائع  
التي لا تنزال تتوارد بكميات هائلة من الاقطار الخارجية المختلفة الى البصرة  
والتي تبقى معظمها مطروحة على شكل اكداش كبيرة حتى اضطر بعض  
التجار الى نقل سلعهم على ظهور الحيوانات وازافت الجريدة قائمة بانه  
مع ذلك حققت شركة عمان العثمانى ربحا سنويا صافيا يتراوح بين ٣٠ - ٤٠  
الف ليرة عثمانية وهى قابلة للزيادة لو استطاعت الشركة اضافة عدد آخر  
من البواخر الى اسطولها وعلقت : ورغم ان السلطات المركزية اوصت على  
تشديد باخرتين فى بريطانيا للاحاقها بالاسطول النهري الا ان ذلك غير كاف  
ابدا لان التجار المحيين قدموا استرحاما الى الباب العالي يطلبون فيه زيادة  
عدد البواخر الى الضعف على الاقل ، او السماح لهم بتشغيل بواخر خاصة  
فى نهر دجلة لتسهيل التجارة فى القطر ، وذكرت الجريدة بان فى العراق

---

(٢٢١) جريدة الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ، ١٣١٨ هـ .

تجاراً مرموقين باستطاعتهم تشغيل بواخر تصل في عددها الى عشرة اضعاف عدد بواخر عمان ان سمحت لهم الدولة بذلك ولكنهم لا يستطيعون لان ذلك يتعارض مع امتياز شركة عمان العثماني باحتكار الملاحة في المياه العراقية ونصحت جريدة اقدام السلطات المركزية بضرورة اتخاذ تدبير عاجل لتوسيع وتطوير التجارة المحلية عن طريق اضافة بواخر جديدة واصلاح القديمة منها والاهتمام بشؤون الادارة وتحسينها وتنظيمها (٢٢٢) \*

أما جريدة الزوراء فانها علقت في عدد آخر لها على المقال السني أقتبسته من جريدة أقدام بقولها : ان ميناء البصرة هام جدا للاتصال بالهند وأوروبا بالإضافة الى كونه مركزاً حيوياً (للترانسيت) وازادت رغم كثرة البضائع التي تصلها سنوياً فان ادارة عمان العثماني لاتملك سوى اربع بواخر واربعة « لشنات » ووضحت بان ادارة عمان النهرية كانت تملك عند نشأتها اثنتي عشرة باخرة ولكن معظمها قد استهلك ولم تعد البواخر التي تملكها كافية لنقل البضائع المستوردة من الاقطار الاجنبية او المصدرة اليها لذا فان دائرة الكمرک في البصرة وبغداد بالإضافة الى المستودعات والمخازن مليئة دائماً بالشحنات التي ترد من الهند في مدة تتراوح بين ١٠ - ١٥ يوماً ومن أوروبا في غضون شهر او شهر ونصف فيما تبقى مكدسة في دائرة الكمرک او المخازن او الارصفة مدة ستة شهور او اكثر وهذا ما يسبب الاضرار الجسيمة للتجار ويعرقل النمو التجاري ونتيجة لهذه المشاكل اخذ التجار في العراق يلحون في المطالبة بزيادة عدد البواخر في نهر دجلة وبادروا الى تقديم الطلبات بهذا الشأن الى السلطات المحلية \* وقد اشعرت هذه السلطات الجهات المعنية في اسطنبول باهمية المواصلات

---

(٢٢٢) الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨ هـ \*

النهرية في العراق الا ان اية خطوة ايجابية لتدارك الامر لم تتخذ (٢٢٣) .

ظلت المشكلة الرئيسية المزملة التي تواجه شركة عمان العثماني في العراق وتحد من نشاطها وتعرقل تطورها هي كيفية توفير الفحم لبواخرها بصورة مستمرة ، ففي عام ١٩٠٠ كانت الشركة بحاجة الى (٤٠٠٠) طن من الفحم اعلنت مناقصة استيراده من كارديف او نيوكاسل في بريطانيا (٢٢٤) ومن جهة اخرى بذلت محاولة من لدن ادارة الاملاك الخاصة السلطانية في اواخر عام ١٩٠٠ لتخفيف أزمة المواصلات بين بغداد والبصرة نتيجة للصلات المتزايدة لميناء البصرة بمنطقة الخليج العربي والهند واوروبا عندما تعاقدت مع اصحاب شركة

Ritchie & Graham and Milne of Glasgow

لبناء باخرتين واربعة « لنشات » (٢٢٥) لصالح شركة عمان العثماني كانت الباخرتان تشبهان الى حد ما تلك البواخر التي كانت تمتلكها شركة لنج البريطانية وكان من المقرر وصول تينك الباخرتين الى البصرة مفككة في نهاية عام ١٩٠١ ليتم تجميعها في ترسانة الشركة هناك (٢٢٦) .

وفي عام ١٩٠٤ حلت ادارة عمان العثماني (٢٢٧) تلك الادارة التي

(٢٢٣) الزوراء ، (١٨٨٩) الصحيح ١٨٩٠ / ١٤ رمضان ١٣١٨ .

(٢٢٤) الزوراء ، ١٨٧٩ ، ١٩ جمادى الاولى ١٣١٨ هـ .

(٢٢٥) ابعاد كل واحد منها الطول والعرض والارتفاع هو ١٥٠ .

٢٨ ، ٦ قدم على التوالي .

(PRO) FO/78/5324 Navigation of Tigris

Euphrates and Karun Rivers Karun Subzidy, 1901-1705

Memorandum 17 January, 1901.

(IOR) L/P&S/10/88, Mesopotamia 1905-1911, (٢٢٧)

p. 11.

كانت فرعاً من وزارة البحرية العثمانية<sup>(٢٢٨)</sup> . وتحولت بواخرها ،  
 الفرات وبغداد والموصل والرصافة وعدد من اللنجات وكل المعدات  
 الهندسية والمكاتب وحوض السفن في البصرة والورشة الملحقة بها وجميع  
 الممتلكات الاخرى الى السنية<sup>(٢٢٩)</sup> وهي ادارة الاملاك الخاصة بالسلطان  
 مقابل تعويض قدره ٩٥٠٠ ليرة عثمانية<sup>(٢٣٠)</sup> وشكلت من اجل ذلك  
 شركة جديدة كان يطلق عليها احيانا اسم ( ادارة البواخر الحميدية )  
 واحيانا اخرى ( مكتب الملاحة الحميدي ) وفي اغلب الاحيان ( الشركة  
 الحميدية ) التي استطاعت اضافة باخرتين حديثتين الى الخدمة هما  
 ( الحميدية ) و ( البرهانية )<sup>(٢٣١)</sup> اللتان صنعتا في اسكتلندا مع اربعة

Lorimer, IB, p. 1540.

(٢٢٨)

(٢٢٩) تقرير القنصل البريطاني في البصرة في ٢١ آب ١٩٠٥ الى  
 السفير البريطاني في اسطنبول

(IOR) L/P&S/10/88 Pt. II

Lorimer, IB, p. 1540.

(٢٣٠)

فيما ورد في مكان آخر بان التعويض كان سبعة الاف ليرة . انظر :  
 منافع بيع البواخر ، لغة العرب ، ح ١٢ ، لسنة ٣ حزيران ١٩١٤ ص ٦١٧ .  
 (٢٣١) البaxterان الحميدية والبرهانية شيدتا عام ١٩٠٤ على أساس  
 حمولة قصوى قدرها ٢٣٠ طن لكل منهما بموجب العقد المبرم مع الشركة  
 المجهزة ولكنهما كانتا لا تستطيعان حمل اكثر من ١٩٠ طن في احسن  
 الاحوال ، اما الادارة فانها كانت لا تجازف في شحنها باكثر من ١٦٠-١٧٠  
 طن بسبب قلة منسوب المياه في نهر دجلة وكانت البaxterتان مزودتان  
 بمستودع للفحم يسع ( ٣٥ طناً في حين كانت البaxter تستهلك ما مقداره  
 ١١٠ أطنان من الفحم في رحلتها بين البصرة وبغداد ذهاباً واياباً وكانت  
 تتزود بالفحم من محطات الوقود في الكويت او العمارة احيانا :

(PRO) FO/195/2319 Notes on the Hamidieh

Administration Steamers and Plant, Dated 23/3/190  
 p. 54.

لنشات يمكن سحبها وراء بواخر الشركة كلما اقتضت الحاجة لذلك (٢٣٢).  
وانيطت ادارة الشركة الجديدة الى ( ساسون افندي ) الذي توجه فور  
نسلمه المسؤولية الى بريطانيا عن طريق اسطنبول لغرض شراء « لنشات »  
اضافية والاتفاق مع الاوساط التجارية البريطانية على فتح وكالات للشركة  
الحميدية في كل من لندن ومانجستر. وقد افلح في لندن بالاتفاق مع  
شركة Strick لتصبح وكالة للشركة لا اغراض الملاحة فحسب وانما  
للاشراف على مشتريات البواخر الحميدية كذلك (٢٣٣) وعلى النطاق المحلي  
بدأت منافسة عنيفة بين الشركة الحميدية وشركة لنج وبخاصة في مجال  
نقل المسافرين عندما باشرت الشركة الحميدية تسير باخريين من البصرة  
الى بغداد اسبوعيا وباجور اقل وقد نجحت الى حد معين عن طريق استخدامها  
النفوذ الرسمي لتحويل العملاء من شركة لنج اليها وتدل احدى الاحصائيات  
بان الجزء الاكبر للشحنات المتوجهة من بغداد الى لندن كان يتم نقلها من  
بغداد الى البصرة على متن البواخر الحميدية \* اما تلك المصدرة الى بومباي  
فكان يتم نقلها بواسطة بواخر شركة لنج من بغداد الى البصرة (٢٣٤) ، اما  
غالبية المسافرين المحليين فانهم اخذوا يستخدمون بواخر الشركة الحميدية  
فيما اقتصرت بواخر شركة لنج على نقل المسافرين الاوربيين وعلية القوم  
من العراقيين (٢٣٥) \* الا ان حماس الاداريين للشركة الجديدة اخذ يخمد

---

(٢٣٢) تقرير Crow القنصل البريطاني في البصرة بتاريخ ٢١ آب  
١٩٠٥ الى السفير البريطاني في اسطنبول  
(IOR) L/P & S/10/88 Part. II

Ibid. (٢٣٣)

Basra C. T. R., 1905, p. 8. (٢٣٤)

(٢٣٥) جريدة البصرة ١١ جمادى الاولى ١٣٠٩هـ اشارت هذه  
الجريدة في فترة سابقة الى سفر وجهاء البصرة على متن بواخر شركة لنج \*

ندريجيا وما ان حلت الشهور الاخيرة من عام ١٩٠٥ حتى جرت محاولة لتأجير بواخر الشركة الحميدية لمدة ثلاثين عاما الى كل من Theodor وكيل احدى شركات البواخر في اسطنبول وجورج ميكنري المسؤول الرئيس للشركة البريطانية المعروفة باسم كرى ميكنري وكيل شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في البصرة مقابل قرض مقداره ١٠٠٠٠٠٠ ليرة عثمانية على ان يقسم صافي الدخل السنوي - بعد استقطاع مبالغ التأمين وفائدة القرض البالغة ٥٪ وخضم قدره ٣٪ سنويا لدفع الدين المستهلك والنفقات المتفرقة الاخرى - بين الادارة الخاصة بالسلطات وبين المستأجرين بنسبة ٩ : ١ ويشمل هذا المشروع احتكار الحقوق الملاحية في الانهار العراقية - دجلة والفرات وشط العرب - الا ان المفاوضات باءت بالفشل (٢٣٦) .

وفي عام ١٩٠٧ كانت الشركة الحميدية للملاحة تمتلك البواخر ( الحميدية والبرهانية ) (٢٣٧) و (الفرات والرصافة) (٢٣٨) والموصل (٢٣٩)

Lorimer, IB., p. 1541.

(٢٣٦)

(٢٣٧) انظر ص ٢٦٦ هامش رقم ٢٣١ من هذا الفصل  
(٢٣٨) كانتا مختصصتان لنقل المسافرين بين البصرة وبغداد وبالعكس ، وهما مزودتان بمستودع للفحم يسع ل ٢٥ طنا في الوقت الذي يستهلكان ما مقداره خمسون طنا في رحلة الذهاب والاياب وتسعان ل ١٥٠ راكب وما وزنه ١١٥ - ١٦٥ طن من البضائع . وكانتا في حالة سيئة للغاية وبخاصة مرجليهما . (PRO) FO/195/2319, p. 55.  
بصرة سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ٣٠٩ ، ١ ص ٣٣٢ .  
(٢٣٩) تستوعب ٢٠٠ راكب ١٦٥ طن من البضائع مستودع فحمها يسع ل ٢٥ طنا استهلاكيا للفحم بين البصرة وبغداد ذهابا وايابا ٥٠ طنا وكان في حالة سيئة جدا . (PRO) FO/195/2318 p, 56.  
بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ص ٣٣٢ .



وبغداد<sup>(٢٤٠)</sup> والبصرة<sup>(٢٤١)</sup> ومجموعة من « المنشآت » القديمة والحديثة<sup>(٢٤٢)</sup> بالإضافة الى امتلاكها حوضاً جافاً للسفن على نهر الخندق في البصرة كان باستطاعته استقبال بواخرها ولنشأتها وورشة على نهر العشار لاصلاح وترميم البواخر العائدة لها وللأسطول الحربي العثماني المرابط في رأس الخليج كما كانت تمتلك دائرتين احدهما في بغداد تقع الى جوار دائرة الكمر ك وكانت لاتزال تحت الانشاء والاخرى في البصرة وهي بناية قديمة من موروثة ادارة عمان العثماني وهي تجاور دائرة كمر ك البصرة ومجموعة من الحوانيت والمخازن والمستودعات كانت عبارة عن عرصه عائده للسنية شيدت عليها هذه البناية لشركة ( دربي اندروز ) عام ١٨٩٠ من قبل ( يمين هارون ) مقابل اشغالها مدة ٢٥ سنة، ولم توفي هذا الاخير عام ١٩٠٧ وضعت الادارة الحميدية يدها على البناية مقابل دفع ٥٠٠ ليرة عثمانية الى ورثة المتوفي كتعويض عن المدة الباقية من الایجار<sup>(٢٤٣)</sup> .

(٢٤٠) تستوعب ثلاثين راكبا و ٥٠ طنا من الشحنات مستودعها يسع ل ٢٥ طنا واستهلاكها للفحم في الرحلة الواحدة خمسون طنا لقد اعيد بنائها عام ١٩٠٥ واصلح مرجلها  
(PRO) FO/195/2318 p, 56.  
بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ٣٠٩ ، ص ٣٣٢ .

(٢٤١) لم يذكرها التقرير ضمن بواخر الشركة في هذه الفترة وانما ذكرها ميرزا حسن خان في كتابه انظر ص ٨٤ .

(٢٤٢) اربعة منها حديثة وواسعة شيدت عام ١٩٠٤ كان باستطاعة كل واحد منها حمل ما وزنه ٢٥٠ طن ولنشان انزلا الى الماء عام ١٩٠٧ لربطهما بالباخرة بغداد والموصل باستطاعة كل لنج منهما حمل ما وزنه ١٣٥ طن من الشحنات ، ولنشان قديمان جدا كانا يربطان بالباخرتين  
الرصافة والفرات .  
(PRO) FO/195/2319, p. 56  
(PRO) FO/195/2319, p. 55  
(٢٤٣)

ومن جهة اخرى صار ملاك دائرة اشركة في بغداد يتكون من مدير<sup>(٢٤٤)</sup> وثلاثة كتاب<sup>(٢٤٥)</sup> في الوقت الذي كان عدد موظفي الدائرة في البصرة ثمانية عشر شخصا لاتساع نشاطها هناك<sup>(٢٤٦)</sup> .

وقد حسبت احدي الوثائق ارباح شركة الحميدية للملاحة عام ١٩٠٧ على اساس قيام الباخرتين الحميدية والبرهانية بمعدل رحلتين في الشهر والباخر القديمة بمعدل رحلة واحدة في الشهر بين البصرة وبغداد ذهابا وايابا وعلى هذا الاساس فان الباخرة الحميدية تستطيع هي ومفطورتها حمل ما مقداره ٢٥٠ طن وكذلك البرهانية في الرحلة الواحدة ، فباخسرتان تحملان ما مقداره ١٢٠٠٠ طن<sup>(٢٤٧)</sup> من الشحنات خلال العام الواحد . اما الحمولة الاجمالية للباخر الرصافة والفرات والموصل وبغداد ولنسبتها فقدرت بـ ٥٢٨٠ طن<sup>(٢٤٨)</sup> من الشحنات في العام واذا علمنا بان اجور شحن

---

(٢٤٢) كان المدير في عام ١٩٠٧ يدعى حسين افندي ويتقاضى راتبا قدره ١٨ ليرة في الشهر  
(PRO) FO/195/2319, p. 55

(٢٤٥) كان الكاتب الواحد يتقاضى راتبا شهريا قدره خمس ليرات  
(PRO) FO/195/2319, p. 56

(٢٤٦) كان الجميع يتقاضون ما مقداره ١٨٣ ليرة في الشهر .  
(PRO) FO/195/2319, p. 56

(٢٤٧) البرهانية تحمل ٢٥٠ والحميدية ٢٥٠ يكون المجموع ٥٠٠ طن × ٢٤ رحلة في السنة = ١٢٠٠٠ طن .  
(PRO) FO/195/2319, p. 57

(٢٤٨) الرصافة ولنسبتها ٩٠ طنا الفرات ولنسبتها ١٢٠ طن ، الموصل ولنسبتها ١٢٠ طن ، بغداد ولنسبتها ١١٠ طن . مجموع حمولتها يكون ٤٤٠ طن × ١٢ رحلة في العام = ٥٢٨٠ طن  
(PRO) FO/195/2319, p. 57

البضائع على بواخر الشركة بين البصرة وبغداد كان ٢٧٥ شلنا المطن الواحد + وعشرة شلنات للرحلة بين بغداد والبصرة لاتضح لدينا بان الايراد الكلي للشركة من نقل البضائع يكون ٣٣٤١٠ باون<sup>(٢٤٩)</sup> + وإذا اضعفنا مبلغ ١٠٠٠٠ باون كإيراد عن نقل ٢٥٢٠٠ مسافر<sup>(٢٥٠)</sup> على ظهر بواخر الحميدية للعام الواحد بين البصرة وبغداد وبالعكس لأصبح الايراد الكلي للشركة هو ٤٣٤١٠ باون في العام .

اما مصروفات الشركة للعام الواحد فتقدر بالشكل التالي :

---

٢٤ (٢٤٩)	رحلة للباخرتين الحميدية والبرهانية بحمولة ٥٠٠ طن
بسر ٢٧٥	شلنا للطن بين البصرة وبغداد = ١٦٥٠٠ باون
١٢	رحلة لبقية البواخر التي حمولتها
٤٤٠	طن بسر ٢٧٥ شلنا من
٨٠٠٠ =	البصرة الى بغداد
٢٤	رحلة للباخرتين الحميدية والبرهانية
بحمولة ٥٠٠	طن بسر ١٠ شلنات
٦٠٠٠ =	من بغداد للبصرة
١٢	رحلة للباخرة البقية التي حمولتها
٤٤٠	طن بسر ١٠ شلنات من بغداد
٢٩١٠ =	الى البصرة
٣٣٤١٠ =	

(٢٥٠)	الحميدية ٢٠٠ راكب × ٤٨ رحلة = ٩٦٠٠ مسافر
	البرهانية ٢٠٠ راكب × ٤٨ رحلة = ٩٦٠٠ مسافر
	الرصافة ٦٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ١٤٤٠ مسافر
	الفرات ٦٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ١٤٤٠ مسافر
	بغدادى ٣٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ٧٢٠ مسافر

=

باون	
لاستهلاك الفحم *	١١٠١٧
رواتب ملاحى ومستخدمي بواخر الشركة	٥٦٨٨
رواتب الموظفين الاداريين في بغداد والبصرة	٢٠٠٠
أجور النقل من باخرة الى اخرى *	١٧٨٢
أجور الحمالية في بغداد والبصرة للتحميل والتفريغ	١٥٠٠
صيانة البواخر	٢٠٠٠
صيانة الحوض والمخازن والدوائر	١٥٠٠
عمولة للوكلاء *	١٠٠٠
عمولة بنسبة ٥٪ عن الايراد الكلي البالغ ٤٣٤١٠ للاداريين	٢١٧٠
التأمين على البواخر	٢٠٠٠
فوائد القرض الحكومي	٥٠٠٠
فوائد لقرض خاص لشراء باخرتين جديدتين	٢٥٠٠
	٣٨١٥٧

ويكون الربح الصافي ٥٢٤٣ باون (٢٥١) \* ويمكن اعتبار هذا الحساب تقريبا لان تقدير الايرادات جاء على اساس الطاقة القصوى لحمولة البواخر فيما كان يتعذر عليها في مناسبات عديدة حمل شحناتها

الموصل ١٠٠ راكب × ٢٤ رحلة = ٢٤٠٠ مسافر

٢٥٢٠٠ مسافر

.....

٢٥٠٠٠ باجرة ٢٢٥ مجيدي = ٩٥٠٠ باون

اجور الحقائق والامتنعة الشخصية = ٥٠٠ باون

١٠٠٠٠

(PRO) FO/195/2319 pp. 57-58.

(PRO) FO/195/2319, pp. 58-59.

(٢٥١)

الكاملة كما ان رحلاتها لم تكن منتظمة بصورة مستمرة ، لذا لم تكن الشركة تحقق تلك الارباح التي اشارت اليها الوثيقة دائما والتي نسبتها ١٢٪ (٢٥٢) في السنة .

وبعد الانقلاب العثماني عام ١٩٠٨ عادت ملكية الشركة الى وزارة المالية العثمانية وحاولت الدولة تنظيم شؤونها ، ورغم انها خصصت ثلاثا من بواخرها لنقل المعدات العسكرية من اجل اخماد الحركات العشائرية في المنتفك وابقت فقط خمسا منها في العمل بين بغداد والبصرة الا انها حققت ربحا صافيا في عام ١٩٠٩ قدر بعشرة الاف ليرة الا ان ذلك الربح لم يتحقق في السنوات اللاحقة لدرجة جرت محاولة لبيع جميع بواخر الشركة الحميدية الى شركة لنج عام ١٩١٤ (٢٥٣) .

ولاستكمال الصورة نحاول حساب ارباح شركة لنج في العراق بصورة تقريبية لعام ١٩٠٦ وهو العام الذي حسبنا فيه ارباح الشركة الحميدية للمقارنة بين عائدات الشركتين وبقدر ما وفرته لنا الوثائق من معلومات . لقد كانت شركة لنج تملك ثلاث بواخر في الخدمة واخرى احتياط ، معدل حمولة الواحدة منها كان يتراوح بين ٣٤٠ - ٤٠٠ طن خلال معظم شهور السنة و٢٨٠ طن خلال فترة الصيهد اي بمعدل ٣٢٥ طن للبخرة الواحدة طيلة العام (٢٥٤) .

$$٥٢٤٣ \times ١٠٠$$

(٢٥٢) تم حساب النسبة المئوية للارباح  $\frac{\text{-----}}{٤٣٤١٠} = ١٢\%$  تقريبا

(٢٥٣) منافع بيع البواخر ، لغة العرب ، ح ١٢ ، السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ص ٦٢٤ .

(٢٥٤) (IOR) L/P & S/10/88.

تقرير القنصل البريطاني في البصرة الى السفير البريطاني في اسطنبول المؤرخ ٢١ آب ١٩٠٥ .

واذا افترضنا قيام كل باخرة بمعدل رحلتين في الشهر بين بغداد والبصرة واحدة للذهاب واخرى للاياب ، يكون عدد رحلات الباخرة خلال العام ٢٤ رحلة<sup>(٢٥٥)</sup> \* ومجموع عدد رحلات البواخر الثلاث ٧٢ رحلة ، ٣٦ منها بين بغداد والبصرة ومثلها بالعكس ، وعليه فان بواخر شركة لنج كانت تحمل ما مقداره  $325 \times 36 = 11700$  طن<sup>(٢٥٦)</sup> من البضائع بين بغداد والبصرة ونفس الكمية من البضائع في رحلة العودة ، واذا علمنا بان معدل اجور شحن البضائع على متن بواخر شركة لنج بين البصرة وبغداد كان حوالي ٣٢٥ شلن للطن الواحد<sup>(٢٥٧)</sup> لظهر لنا ان ايراد بواخرها في رحلاتها بين ابصرة وبغداد كان  $11700 \times 325 = 19012$  باون ، واذا افترضنا انها كانت تتقاضى ما مقداره ١٢ شلناً على الطن الواحد<sup>(٢٥٨)</sup> من البضائع كأجور لنقلها بين بغداد والبصرة (مع التيار) لكان ايراد بواخرها بين بغداد والبصرة خلال العام هو  $12 \times 11700 = 140400$  باون .

ومن جهة اخرى لدينا بعض المعلومات التي تشير الى ان كل باخرة من

(٢٥٥) اتضح ذلك في بحث شركة لنج .

(٢٥٦) الرقم ٣٢٥ يشير الى معدل حمولة الباخرة الواحدة ورقسم

٣٦ الى عدد الرحلات .

Basra C. T. R., 1906, p. 9.

(٢٥٧)

(٢٥٨) كانت الشركة الحميدية تتقاضى ما مقداره عشرة شلنات على الطن الواحد كأجور بين بغداد والبصرة . وقد افترضنا بأن شركة لنج تتقاضى ١٢ شلناً قياساً الى ما كانت تتقاضاه الشركة الحميدية من أجور مقدارها ٢٧٥ شلناً على الطن الواحد بين البصرة وبغداد في حين كانت شركة لنج تتقاضى ٣٢٥ شلناً اي ان اسعار شركة لنج كانت اكثر ارتفاعاً .

(PRO) FO/195/2319, pp. 58-59.

بواخر الشركة كانت تستوعب حوالي ١٠٠٠ مسافر<sup>(٢٥٩)</sup> على درجاتها المختلفة ولكننا لو اخترنا هذا الرقم الى النصف كمعدل للمسافرين على متن بواخرها خلال العام لتوصلنا الى ان عدد المسافرين كان  $٣٦٠٠٠ = ٧٢ \times ٥٠٠$  راكب .

واذا جارينا احدي الاحصائيات التي اشارت الى ان عدد المسافرين على متن بواخر شركة لنج لعام ١٩٠٦ كان ٢١٢٣٧ مسافر<sup>(٢٦٠)</sup> وعلمنا ان معدل أجور السفر على متن تلك البواخر كان يتراوح بين ( بونين وسبعة شلنات وسبعة ونصف بنس للدرجة الاولى وبين سبعة شلنات وسبعة بنسات ونصف بنس للدرجة الرابعة بين البصرة وبغداد<sup>(٢٦١)</sup> وبمعدل باون وسبعة شلنات وثلاثة بنسات وربع البنس للدرجة الاولى وبين سبعة شلنات وثلاثة بنسات وربع البنس للدرجة الرابعة للمسافر بين بغداد والبصرة<sup>(٢٦٢)</sup> وافترضنا ان يكون المعدل الاجمالي للسفر ذهابا وايابا لكل الدرجات باونا ، لتوصلنا الى ان ايرادات الشركة من المسافرين كانت حوالي ٢١٢٣٧ باون ، يضاف الى ذلك ما كانت تتقاضاه من منحة البريد من حكومة الهند والبالغة ٢٤٠٠ باون<sup>(٢٦٣)</sup> في السنة لاصبح ايرادها الاجمالي :

١٩٠١٢ باون اجور نقل البضائع بين البصرة وبغداد

- 
- (٢٥٩) انظر بحث شركة لنج ص ١٦١ .  
(٢٦٠) (PRO) FO/195/2319, p. 61.  
(٢٦١) الدرجة الثانية باون وسبعة شلنات وثلاثة بنسات وربع بنس . الدرجة الثالثة احد عشر شلنا وخمسة بنسات ونصف البنس .  
(PRO) FO/195/2319, p. 61.  
(٢٦٢) (PRO) FO/195/2319, p. 61.  
(٢٦٣) (IOR) L/P & S/20/C236, p. 200.

٧٠٢٠	باون أجور نقل البضائع بين بغداد والبصرة *
٢١٢٣٧	باون أجور نقل المسافرين بين البصرة وبغداد وبالعكس *
٢٤٠٠	باون منحة البريد من حكومة الهند *
<hr/>	
٤٩٦٦٩	باون مجموع الايرادات

اما مصروفات الشركة قياسا الى مصروفات الشركة الحميدية من جهة  
والى المعلومات المتفرقة التي توصلنا اليها من دراسة شركة لنج فهي كالآتي:

٥٥٠٠	باون لاستهلاك الفحم (٢٦٤) *
٦٠٠٠	باون رواتب ملاحي ومستخدمي بواخر شركة لنج (٢٦٥) *
٤٠٠٠	باون رواتب الموظفين والاداريين في بغداد والبصرة (٢٦٦) *
٢٠٠٠	أجور الشحن والتفريغ من باخرة الى اخرى
١٥٠٠	باون أجور الحمالية في بغداد والبصرة من والى الارصفة
٢٠٠٠	باون صيانة البواخر
١٥٠٠	صيانة حوض السفن في المعقل والمخازن التابعة للشركة *

(٢٦٤) ورد ان كل باخر من بواخر شركة لنج كانت تستهلك  
نصف ما تستهلكه بواخر الشركة الحميدية من الفحم ، لذا افترضنا ما  
كانت تنفقه شركة لنج على شراء الفحم لبواخرها الاربع هو نصف ما كانت  
تنفقه الشركة الحميدية ، علما بان عدد بواخر الشركة الحميدية كانت  
اكثر .  
(PRO) FO/195/2318, p. 58.

(٢٥) ورد ان راتب طاقم الباخرة « حميدية » التي تشبه بواخر  
شركة لنج كانت ١١٦٠ باون . وقد افترضنا رواتب قيمتها ١٥٠٠ باون  
لكل باخرة من البواخر الاربع .  
(٢٥٦) قدرنا ضعف رواتب الاداريين للشركة الحميدية \*



٢٠٠٠	باون للوكلاء في المدن بين بغداد والبصرة (٦٢٧) •
٢٤٨٣	فوائد بنسبة ٥٪ من الايراد الكلي
٢٤٠٠	هدايا و «بخشيش» لشيوخ العشائر •

٢٩٣٨٣ باون

واذا طرحنا من مجموع ايرادها البالغ ٤٩٦٦٩ باون مبلغ النفقات التقديري ٢٩٣٨٣ باون لكان ربحها الصافي حوالي ٢٠٢٨٦ باون اي بنسبة ٤٠٪ •

واذا اردنا معرفة الارباح الحقيقية التي كانت تجنيها هذه الشركة في العراق ورأس الخليج العربي وايران فلا بد من الاخذ بنظر الاعتبار ارباحها المتأتية من ايرادات عدة جنبيات كانت تمتلكها الشركة وتسحبها وراء بواخرها ، بالإضافة الى عديد من السفن الشراعية التي كانت تستخدمها في المياه العراقية وعلى نطاق محلي مثلما كانت تملك اللنشات البخارية التي أستخدمتها في نهر الفرات لنقل معدات مشروع سدة الهندية ومنشآت سكة حديد بغداد ، بالإضافة الى امتلاك الشركة للزوارق البخارية التي كانت تنقل المسافرين والبضائع بين البصرة والحاجز الغربي قرب الفاو ناهيك عن باخريتها ملاير وشوشان اللتين كانتا تعملان في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز وشوستر ، بالإضافة الى امتلاكها لقافلة من البغال والحمير والجمال قوامها اكثر من خمسة آلاف رأس كانت تعمل لنقل البضائع التجارية بين الاحواز واصفهان (٦٢٨) ، وإذا أضفنا الارباح المتأتية من اشتغالها في التجارة وبخاصة تجارة الصوف التي كانت تمتلك عدة مكابس لضغطه في كل من البصرة وبغداد بالإضافة الى اشتغالها في تجارة التمور والجوب لتمكن الاطلاع على القيمة الحقيقية لارباحها •

(٢٦٧) قدرنا ضعف مخصصات الشركة الحميدية •

(٢٦٨) يمكن الاطلاع على مجمل نشاط الشركة في بحث شركة

لنـج •

ب - اشركات الملاحة المحيطية الوكالات التجارية في البصرة :

١ - شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية

British India Steam Navigation Company

تدعى وكالة هذه الشركة في البصرة باسم ( شركة كري - مكنزي ) Gray-Mackenzie وتسمى شركة (بيت الوكيل) (٢٦٩) ، انتشرت فروعها في سائر مواني الخليج الاخرى وشبه القارة الهندية ، ففي بومباي وكراجي مثلتها شركة (ماكينه مكنزي) (٢٧٠) وفي مسقط (شركة ناول) وفي بندر عباس ولنگه والبحرين وابو شهر (شركة كري بول) (٢٧١) وفي المحمرة (شركة كري مكنزي) امتلك رصيفا ومستودعات على صدر نهر العشار في البصرة (٢٧٣) .

وسيرت بواخر كبيرة بين الهند والبصرة مرورا بمواني الخليج أسبوعيا ومن لندن الى البصرة بمعدل باخرة كل شهر (٢٧٤) ، بالاضافة الى نقلها البريد الهندي الى البصرة (٢٧٥) وتاجسرت بمختلف السلع الواردة والصادرة وتخصصت احيانا في تصدير الحبوب والخيول من ميناء البصرة الى الهند واشهر بواخرها التي تمر مياه الخليج العربي ذهابا وايابا بين بومباي مرورا بكراجي وكوادر وجاسك وبندر عباس وهناك وبوشهر

(٢٦٩) النبهاني ، التحفة النبهانية ، البصرة ، ج ٩ ، ص ٦٤ .

(٢٧٠) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ هـ ، ص ١٥٥ .

Geary, op. cit., Vol. I, p. 67. (٢٧١)

(٢٧٢) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ هـ ، ص ١٥٥ .

(٢٧٣) جريدة البصرة ، ٣٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٧ هـ .

Basra, C.T.R., 1887, p. 2. (٢٧٤)

تقرير بلي المؤرخ ١٩ حزيران ١٨٦٩ المرقم ١٠٤ الى حكومة بومباي .

(٢٧٥) انظر : بحث البريد .

والبصرة ، وغالبا ما كانت تتزود بالوقود في منتصف الطريق في جزيرة  
هناك هي :

١ - الباخرة كبتة او كابرتيه سرعتها ١٥ عقدة وحمولتها ١١١٥ طن  
وتسع ل ٢٥٦ راكب (٢٧٦) .

٢ - بنه سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٣٦ طن وتسع  
ل ٢٠٠ راكب (٢٧٧) .

٣ - بزوليا ، سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٥٤ طن وتسع ل ٢٠٠  
راكب (٢٧٨) .

٤ - سملا سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٦١٥ طن وتسع ل ١٨٠  
راكب (٢٧٩) .

٥ - الباخرة بغداد سرعتها ١٢ عقدة حمولتها ١٢٧١ طن وتسع  
ل ١٨٠ راكب (٢٨٠) .

٦ - كيلوه سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٥٢ طن وتسع ل ٢٠٠  
راكب (٢٨١) .

---

(٢٧٦) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، العدد ٢٧ في ٢١ ذي القعدة  
١٣١٣ هـ / ١٨٩٦ .

(٢٧٧) بصرة ولايتي ، سالنامه ، دفعه ٢١ سنة ١٣٠٨ هـ ، ص ١٥٥ .

(٢٧٨) نفس المصدر السابق .

(٢٧٩) جريد البصرة ١٣١٣ ، العدد ٢٧ في ٢١ ذي القعدة ١٣١٣ هـ /

١٨٩٦ .

(٢٨٠) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ هـ ،

ص ١٥٥ .

(٢٨١) جريدة البصرة ١٣٠٧ ، العدد ٩٦ ، ١١ جمادى الاول ١٣٠٩ هـ

(٢٨٢) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٩ هـ .

٧ - رانوك ، سريعة الجريان واسعة الحمولة (٢٨٢) .

٨ - جاوه (٢٨٣) .

٩ - فالتو (٢٨٤) .

## ٢ - شركة الخليج للملاحة البخارية :

Persian Gulf Steam Navigation Co.

كانت تدعى في البصرة باسم شركة (دربي اندروز) Darby-Andrews توزعت فروعها على بعض مواني الخليج العربي والبحر الاحمر والبحر المتوسط . ففي ميناء ابو شهر مثلتها (شركة دكسن) وفي لنكه وبندر عباس (شركة بدر) وفي عدن (شركة عدن) وفي جده (حسن بغداد) في مينائي السويس وبورسعيد (سابليون) وفي مرسيليا (ساكون اخوان) وفي لندن (شركة جونز برايس) (٢٨٥) وشيد فرعها في البصرة مكتب واسع على صدار نهر العشار (٢٨٦) ، وسيرت خطوطا للبواخر بين البصرة ومواني الخليج العربي والبحر الاحمر والبحر المتوسط ولندن بمعدل باخرة واحدة كل شهر (٢٨٧) وخصت بعض بواخرها في موسم الحج لنقل الحجاج من البصرة الى جده (٢٨٨) ، وتميزت معظم بواخرها بالسعة خاصة تلك التي تعمل بين لندن والبصرة ، ومن اشهرها :

(٢٨٢) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٧ هـ .

(٢٨٣) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ١٨ ، ١٧ رمضان ، ١٣١٣ هـ .

(٢٨٤) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٥٠ ، ٧ شعبان ، ١٣١٣ هـ .

(٢٨٥) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ق دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ ، ص ١٥٤ .

(٢٨٦) جريدة البصرة ، ٢٠ ٢٧ شوال ١٣٠٧ هـ . ...

Basra C.T.R., 1887, p. 2. (٢٨٧)

(٢٨٨) جريدة البصرة ، ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧ هـ .

١ - الباخرة (دجلة) وسرعتها ٢ عقدة وحمولتها ٥٥٠٠ طن وخط سيرها بين البصرة وابو شهر ولكنه وبندر عباس وعدن وجدة والسويس وبورسعيد ومارسيليا ولندن (٢٨٩) \*

٢ - الباخرة البصرة وسرعتها ٩ عقدة وحمولتها ٢٨٠٠ طن (٢٩٠) \*

٣ - الباخرة بغداد سرعتها عشر عقد وحمولتها ٢٥٠٠ طن (٢٩١) \*

٤ - الباخرة كورجي سرعتها عشر عقد وحمولتها ٢٤٠٠ طن (٢٩٢) \*

٥ - الباخرة ملك سرعتها عشر عقد وحولتها ٢٣٠٠ طن (٢٩٣) \*

٦ - الباخرة الفرات حمولتها ٣٥٠٠ (٢٩٤) \*

٧ - الباخرة العمارة

٨ - الباخرة شتيفيل (٢٩٥) \*

وفي ١٨ تشرين الاول ١٨٩٧ اعلن قنصل البصرة البريطاني نبأ أفلاس هذه الشركة وتعهد بتصفية ديونها \* (٢٩٦)

---

(٢٨٩) بصرة ولايتي ، سالنامه ، دفعه ١ ، ١٣٠٨ هـ ، ص ١٥٤ .

(٢٩٠) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧ هـ .

(٢٩١) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ هـ ،

ص ١٥٤ .

(٢٩٢) نفس المصدر ، ص ١٥٤ .

(٢٩٣) جريد البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧ ، وبصرة

ولايتي ، سالنامه ، دفعه ١ سنة ١٣٠٨ ، ص ١٥٤ .

(٢٩٤) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ ، ص ١٥٤

(٢٩٥) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٢٧ ، ٢١ ذي القعدة ١٣١٣ هـ .

(٢٩٦) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٦٩ ، جمادى الآخرة ١٣١٥ هـ .

٣ - شركة بومباي والخليج العربي للملاحة البخارية :

Bombay and Persian Gulf Steam Navigation Company

كان وكيلها في البصرة أغا محمد جواد وهو إيراني (٢٩٧) ، ومثلها في مواني الخليج والهند فريق من التجار الإيرانيين والهنود ، منهم حاجي علي أكبر وحاجي ابو القاسم في أبو شهر وحسن علي في لنكه وحاجي محمد حسن في بندر عباس وحاجي محمد حسين في كراجي واغا عبدالحسين في بومباي (٢٩٨) .

واشهر البواخر التي سيرتها هذه الشركة بين بومباي والبصرة لنقل الصناعات الهندية والمنتجات الزراعية العراقية بين المينائين بمعدل باخرة واحدة كل أسبوعين ، هي : (٢٩٩)

- ١ - الباخرة اسكليتر وحمولتها ٢٨٠٠ طن .
- ٢ - الباخرة حسيني وحمولتها ١٥٠٠ طن .
- ٣ - الباخرة مويل وحمولتها ١٨٠٠ طن .
- ٤ - الباخرة هنري بالكو وحمولتها ١٢٠٠ طن .
- ٥ - الباخرة كالدل وحمولتها ٥٠٠ طن .
- ٦ - الباخرة كنك رتر وحمولتها ٢٦٠٠ طن (٣٠٠) .

Muir Tweedie & Company

٤ - شركة موير تويندي (٣٠١)

شركة بريطانية مارست التجارة العامة منذ اوائل الثمانينات من القرن

Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٩٧)

(٢٩٨) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، ١٣٠٨ ، ص ١٥٦ .

Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٩٩)

(٣٠٠) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨ ، ص ١٥٦ .

Baghdad C.T.R., 1884-1885, 108.

(٣٠١)

التاسع عشر<sup>(٣٠٢)</sup> ، وزاد نشاطها في ميدان النقل البحري في اوائل القرن العشرين<sup>(٣٠٣)</sup> .

٥ - شركة هوتز وولده<sup>(٣٠٤)</sup> Hotz & Son (Dutch)

شركة هولندية كانت تعمل في العراق عام ١٨٧٨ وهي التي حاولت الحصول من الدولة العثمانية على امتياز لمذسكة حديد من بغداد الى الجبل الالرائية شرقا وكذلك بين بغداد وكربلاء كمقدمة لربط العراق بالبحر المتوسط<sup>(٣٠٥)</sup> . وفي عام ١٨٨٤ حصلت على امتياز التحرى عن النفط في ايران عن طريق فرعها في بوشهر<sup>(٣٠٦)</sup> . وأصبحت عام ١٨٩٨ شركة مشتركة بريطانية هولندية<sup>(٣٠٧)</sup> وصارت تسمى هوتز وهملتون Hotz & Hamilton<sup>(٣٠٨)</sup> شغلت الباخرة نستل بين البصرة والمواني الاوربية<sup>(٣٠٩)</sup> لنقل المنتجات العراقية الى تلك المواني واستيراد السلع الاوربية الى البصرة .

٦ - شركة مسينييه الفرنسية Messrs. Mesnie & Co. of Paris

مثلتها في البصرة شركة اصفر التي تاجرت ايضا في تصدير الامعاء

Basra C.T.R., 1884, p. 1918. (٣٠٢)

... (٣٠٣) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ .

Basra C.T.R., 1887, p. 2. (٣٠٤)

(PRO) FO/195/1231, p. 6. (٣٠٥)

(IOR) V/23/47 Sels. India 207, p. 42. (٣٠٦)

Whigham, op. cit., p. 133. (٣٠٧)

(PRO) FO/78/5283 Turkey : Basra 1903. (٣٠٨)

• تقرير كراو القنصل البريطاني في البصر المؤرخ ١٥ نيسان ١٩٠٣ .

• جريدة البصرة ، العدد ٩٦ ، ١١ جمادى الاولى ، ١٣٠٩ هـ . (٣٠٩)

الى الخرج بالإضافة الى التمور ولم تكن بواخر هذه الشركة منظمة<sup>(٣١٠)</sup> .

#### ٧ - شركة ميمني المحدودة<sup>(٣١١)</sup> (شركة هندية )

كانت تتعاطى التجارة في البصرة وبخاصة تجارة الجبوب منذ ستينات القرن التاسع عشر ومن وكلائها الحاج موسى أيوب ميمني الذي كانت له علاقات تجارية مع العمارة وسائر المدن العراقية الاخرى لشراء الجبوب من أجل تصديرها الى المواني الهندية<sup>(٣١٢)</sup> ومثلها في أوائل القرن العشرين الحاج ابراهيم ميمني<sup>(٣١٣)</sup> .

#### ٨ - شركة جوليوس ويبر السويسرية Julius Weber

وكانت تعمل بشكل خاص في ميدان تصدير الصوف منذ ستينات القرن التاسع عشر<sup>(٣١٤)</sup> .

#### ٩ - الشركة الانكليزية العربية والايرائية للبواخر : Anglo-Arabianan and Persian Steamship Company

بدأت أعمالها عام ١٨٩٣<sup>(٣١٥)</sup> ، عندما حصلت من الدولة العثمانية

---

(٣١٠) جريدة الزوراء ، ٣٢١ ، ٦ ذي الحجة ، ١٢٨٩ .

Basra C.T.R., 1887, p. 2. (٣١١)

(PRO)/FO/602/55 (٣١٢)

رسالة الحاج موسى ميمني المؤرخة ٢٦ شوال ١٢٩٤هـ الموجهة الى القنصل البريطاني في البصرة .

(٣١٣) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ .

Baghdad C.T.R., 1884, 1885, p. 108; Diary, No. 4, (٣١٤)

6 may 1867.

Basra C.T.R., 1894, p. 6. (٣١٥)



على أمتياز بتأسيس مستودع لحزن الفحم في البصرة ، نص الامتياز على اعفاء الشركة من الرسوم المفروضة على وارداتها من الفحم شريطة استخدامه لبواخرها العاملة بين البصرة وبومبي ولندن ، إلا انها اخذت نبيع صفقات الفحم المستورد الى بواخر الشركات العاملة في البصرة ، ولما اطلعت السلطات العثمانية على ذلك التحايل فرضت رسوما كمركية مضاعفة على فحمها المستورد ، وبعد مفاوضات طويلة وافقت السلطات العثمانية على فرض الرسوم المقررة على فحمها وقدرها ٨٪ (٣١٦) ، وبذلك خسرت أمتيازها السابق .

#### ١٠ - خط كلان للملاحة التجارية Clan Line

بدأ خدماته النهرية بين لندن والبصرة في آب ١٨٩٤ (٣١٧) لنقل السلع الاوربية الصناعية الى البصرة مقابل نقل التمور والمنتجات الزراعية الاخرى من العراق الى لندن ، وقد اسهم هذا الخط الجديد في تخفيض أجور الشحن الى منطقة الخليج من ٣٠ شلن للطن الواحد الى ١٨ شلن فقط (\*) .

#### ١١ - شركة الملاحة البخارية البريطانية والمستعمرات British and Colonial Steam Navigation Company

دخلت ميدان المنافسة عام ١٨٩٥ نظرا لاتساع تجارة البصرة والخليج

---

(٣١٦) المركز الوطني للوثائق ،

Privileged Coal Stores, 1902-1906,

14 June 1903.

(٣١٧) بلغت حمولتها ١٠١٨٩ طن Basra C.T.R., 1911, P. 10.

(\*) (IOR) V/23/67/scls. India 326, Report on the

Trade and Commerce of Consular District of Bushire  
for the year 1894 p. 22.

العربي ووصلت اولى بواخرها الى ميناء البصرة في آذار ١٨٩٥ ثم تابعت بقية بواخرها في فترات منتظمة (٣١٨) .

١٢ - خط بريمن - البصرة - الالمانى Bremen and Basrah Line

بدأ رحلاته عام ١٨٩٥ من بريمن ووصلت منه باخرتان الى البصرة ولكنه انحل في السنة اللاحقة (٣١٩) .

١٣ - شركة Compagnie des Messageries : Maritimes

تابعة للحكومة الفرنسية واسست خطا ملاحيا شهريا بين بومباي والبصرة ، وكانت مرتبطة بنقل بريد بومباي الى مرسيل (٣٢٠) .

١٤ - الشركة الروسية للملاحة البخارية Russian Steam Navigation Company

تأسست عام ١٩٠١ للتجارة مع الخليج العربي والبصرة وتعهدت الحكومة الروسية بمساعدة الخط الملاحي ليتسنى له تسير ثلاث بواخر في العم من أوديسا الى البصرة على ان تتوقف في طريقها في مواني الشرق الادنى والبحر الاحمر والخليج العربي (٣٢١) ، وازدادت عدد بواخرها القادمة الى البصرة عام ١٩١١ الى خمس بواخر في السنة (٣٢٢) .

---

Basra C. T.R., 1895, p. 6-7. (٣١٨)

Ibid. (٣١٩)

Ibid. (٣٢٠)

(٣٢١) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ .

Basra C.T.R., 1901, p. 5.

(IOR) V/23/67/Sels. India, 326, Report on the (٣٢٢)

Trade and Commerce of the Consular District of  
Bushire for year 1894, p. 22.

سيرت هذه الشركة بواخر محيطية ضخمة مباشرة من لندن الى البصرة بمعدل باخرة واحدة كل شهرين ، وكانت بواخرها تضطر الى تفرغ جزء من حمولتها قبل دخول او مغادرة شط العرب بسبب الحاجز الغريني الخارجي جنوب الفاو ، لتقوم بمهمة نقل السلع المفرغة زوارق صغيرة تظل تمخر عباب شط العرب ذهابا وايابا بين الحاجز الخارجي وبين ميناء البصرة لاداء مهمة الشحن والتفريغ (٣٢٤) . وقد دمجت هذه الشركة بشركة اخرى تدعى Ellermans التي كانت تدير خطا ملاحيا يدعى Hall وسميت الشركة الجديدة باسم شركة اليرمان وبوكنال للبواخر المحدودة (٣٢٥) .

#### ١٦ - خط غرب هارت ليبول للملاحة (٣٢٦) West Hart Lepool Line

لقد، بشرت بواخر هذه الشركة بالعمل بين لندن والبصرة عندما حصلت على امتياز لبناء مستودع للفحم في ميناء البصرة على أساس استهلاكه لبواخرها الخاصة ولكنها أخذت تستورد كميات كبيرة من الفحم لتبيعه على البواخر الاخرى التي كانت تتاجر مع البصرة ، وقد علمت السلطات العثمانية بذلك وهدرت الى فرض الرسوم الكمركية على فحمها المستورد (٣٢٧) .

Basra C.T.R., 1903, p. 7.

(٣٢٣)

Whigham, op. cit., pp. 125, 141.

(٣٢٤)

Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٢٥)

Basra C.T.R., 1903, p. 7.

(٣٢٦)

(٣٢٧) المركز الوطني للوثائق ،

Privileged Coal Stores 1902-1906, 14 June, 1903.

أمتلكت البواخر المحيطية الكبيرة التي كانت تضطر الى تخفيض حمولتها قرب الحاجز الغريني في رأس الخليج العربي قبل دخول شط العرب (٣٢٩) ، وقد اندمجت عام ١٩١١ بشركة لويد سكوت Lloyed Scott وكيلا شركة النفط الانكلو ايرانية في المحمرة وصارت تسمى بشركة ستريك - سكوت (٣٣٠) Strick - Scott.

#### ١٨ - خط هامبرك - أمريكا للملاحة The Hamburg-America Line

تأسس هذا الخط الملاحي الالماني في البصرة عام ١٩٠٦ ومثله فيها روبرت ونكههاوس Robert Wonekhaus وصلت اربع من بواخره خلال الفترة من ايلول - كانون الاول من عام ١٩٠٦ (٣٣١) امتلك عام ١٩١٣ الزورق البخاري (بايونير) الذي كان يعمل تارة في نهر الكارون واخرى في شط العرب بين الحاجز الخارجي والبصرة في عملية تفريغ وشحن البواخر المحيطية العائدة للشركة والتي لا تستطيع اجتياز الحاجز الغريني (٣٣٢) ، وقيل انه كان يتلقى المساعدة المالية من الحكومة الالمانية ، واشهر بواخره العاملة بين المواني الاوربية والبصرة هي :

(٣٢٨) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ص ٨٤ .  
Basra C.T.R., 1913, p. 13.

whigham, op. cit., p. 125. (٣٢٩)

Arabistan C.T.R., 1911, p. 5. (٣٣٠)

Basra C.T.R., 1906, p. 6. (٣٣١)

ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ .  
Basra C.T.R., 1913, p. 13. (٣٣٢)

كانديا Canadia وسييليا Cicilia وسافويا Savoia وهنغاريا Hungaria وأشوريا Assyria. (٣٣٣) •

١٩ - الشركة العثمانية الايرانية للشحن  
Persian. Turkish Shipping Co.

تأسست عام ١٩٠٨ برأسمال مشترك عراقي وايراني وذلك للتجارة والملاحة بين البصرة وساحل الاحساء والبحرين ومواني صغيرة اخرى في الخليج العربي وامتلكت ثلاث بواخر صغيرة وزوارق كانت حمولتها الاجمالية ١٢٨٤ طن (٣٣٤) ، تنقل بواسطتها منتجات البصرة الزراعية وبخاصة التمور الى مواني الخليج المختلفة •

٢٠ - شركة يونانية لتجارة التصدير  
Greek Firm in Basra

استأجرت هذه الشركة اليونانية عام ١٩٠٦ احدى ابواخر الالمانية المسماة Hans Menzel واستدعتها فارغة الى ابصرة لتشحنها بالمنتجات الزراعية العراقية وبخاصة التمور (٣٣٥) •

٢١ - شركة Societe anonym de Commerce Austro-Orientale

شركة نمساوية ورأسمالها ٢٠٠٠٠٠ باون مقرها الرئيس في فينا فتحت

---

(٣٣٣) (IOR) L/P&S/10/109 Persian Gulf British and German Shipping, 1907.

تقرير القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ في ١٢ نيسان ١٩٠٧ •  
Basra C.T.R., 1908, p. 10. (٣٣٤)

(٣٣٥) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ •  
Basra C.T.R., 1906, p. 6.

فرعاً لها في البصرة عام ١٩٠٨ للتجارة في الصادرات والواردات والاشتغال في الوساطة التجارية (٣٣٦) .

## ٢٢ - خط البصرة المحمرة للشحن

شركة محلية امتلكت بواخر صغيرة لتقوم برحلات يومية بين ميناء البصرة وميناء المحمرة لنقل السلع والمسافرين (٣٣٧) .

## ٢٣ - شركة البواخر العربية المحدودة The Arab Steamers Limited

تأسست عام ١٩١١ برأسمال قدره ٦٦٦٦٦ باون استرليني على ان تعمل بواخرها تحت العلم البريطاني واشترت اربع بواخر لتشغيلها بين البصرة ومواني الخليج العربي وبومباي لنقل المنتجات الزراعية والمواد الاولى العراقية الى المصانع الهندية واستيراد السلع الصناعية من بومباي الى البصرة (٣٣٨) .

## ٢٤ - شركة أغا جعفر للملاحة النهرية ( شركة إيرانية )

بدأت هذه الشركة في ممارسة نشاطها الملاحي النهري منذ العقد الثاني من القرن العشرين عندما اشترت ثلاث بواخر ووضعتها في الخدمة النهرية بين البصرة وبغداد بعد تزايد التجارة الخارجية العراقية وشرع الدولة العثمانية باستيراد معدات سكة حديد بغداد (٣٣٩) .

---

Basra C.T.R., 1908, p. 8.

(٣٣٦)

Basra C.T.R., 1908 & 1913, p. 10 & 12.

(٣٣٧)

Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٣٨)

Ibid.

(٣٣٩)

## ٢٥ - الشركة الألمانية لنقل معدات مشروع سكة حديد بغداد

امتلكت هذه الشركة عددا من اللشبات البخارية وهي شيرين وشيطان وشحرور وشهاب وسمانا ، حمولة كل واحد منها ٣٥ طنا ، كما امتلكت ١٨ قاطرة (دوبة). لغرض نقل قضبان سكة حديد بغداد من البصرة الى بغداد وكانت اللشبات ترفع العلم العثماني أثناء ملاحتها في المياه العراقية ، ولاول مرة تم السماح لشركة اجنبية غير شركة لنج للصعود في شط العرب ونهر دجلة الى بغداد (٣٤٠) .

## ٢٦ - شركة الحاج سلطان علي شوشتري (شركة هندية)

تأسست هذه الشركة عام ١٩١٣ وعملت بواخرها بين بومباي ومواني الخليج العربي والبصرة وخصصت عددا من الرحلات الى جدة في موسم الحج . وصلت باخرتها الاولى المسماة ساردار Sardar الى ميناء البصرة في ١٤ كانون الاول من عام ١٩١٣ وتابعت البواخر الاخرى وهي تنقل المنتجات الصناعية الهندية الى مواني الخليج والبصرة مقابل نقلها الجبوب والتمور العراقية الى مواني الخليج وبومباي (٣٤١) .  
ومن الشركات الاخرى :

## ٢٧ - شركة ماركوس وصومئيل (٣٤١)

Messrs Marcus Samuel and Co.

Messrs Andrew Weir and Co.

## ٢٨ - شركة اندروير

وكانت معظم بواخرها مستأجرة (٣٤٣) ، وتقوم بمهام تصدير المنتجات المحلية الى المواني الاوربية .

---

Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٤٠)

Ibid.

(٣٤١)

### ج - البيوتات التجارية المحلية في البصرة

مارست مجموعة من الاسر البصرية النشاط التجاري منذ وقت مبكر من القرن التاسع عشر عندما بدأت الشركات التجارية والملاحية ابريطانية بالاهتمام بالبصرة واعتبرتها مركزا تجاريا هاما في منطقة الخليج العربي وطريقا قصيرا بين أوروبا والهند ، وتطورت بعض تلك الاسر التجارية بفضل نشاطها وتشعب علاقاتها مع الشركات الاجنبية بحيث غدت بيوتا تجارية مرموقة لا في البصرة فحسب وانما في مواني متعددة من الخليج العربي بل وفي الهند ايضا \* وسنحاول في الصفحات اللاحقة ذكر اسماء اشهر البيوتات التجارية التي تعاطت التجارة في البصرة ومنطقة الخليج العربي أو امتد نشاطها الى الهند والمواني الاوربية والتي مارست التجارة خلال فترة البحث الممتدة بين ١٨٦٩ - ١٩١٤ ، بقدر ما وفرته لنا الوثائق والمصادر الاولى ، ولم نتطرق الى المكانة الاجتماعية او السياسية التي تمتعت بها تلك الاسر لان ذلك ليس من اختصاص هذا البحث وانما اوردنا اسماء اشهر البيوتات والمؤسسات التجارية لبيان حجم النشاط التجاري في البصرة ، اعتقادا منا بأن هذا العرض الموجز سيسهم في توضيح دور البصرة التجاري في الخليج العربي \*

### بيت الزهير

أسرة غنية امتلكت الاراضي في الزبير واشتغلت في التجارة<sup>(٣٤٤)</sup> وبخاصة تجاره التمور تعاملت مع الشركات الاجنبية ومنها شركة كبرى

Basra C.T.R., 1913, p. 13.  
Ibid.

(٣٤٢)

(٣٤٣)

(٣٤٤) الحيدري ، عنوان المجد ، ص ١٦٤ - ١٦٩ \*



مكتزي<sup>(٣٤٥)</sup> ، واشتهر منهم سليمان الزهير وقاسم الزهير الذي أصبح رئيساً لمحكمة التجارة في البصرة في سبعينات القرن التاسع عشر<sup>(٣٤٦)</sup> ، وكان له صلات تجارية واسعة مع الهند .

#### بيت باش أعيان

أسرة بصرية مرموقة اشتهرت بالعلم والتجارة وكانت لها صلات قوية بمواني الخليج والهند<sup>(٣٤٧)</sup> .

#### بيت النقيب

أسرة بصرية مشهورة ، كانت لها صلات تجارية ببعض مواني الخليج العربي ، منهم سيد محمد سعيد<sup>(٣٤٨)</sup> .

#### بيت البندر

بيت كويتي الاصل ، كانت له صلات مع الهند والبحرين ومسقط

---

(٣٤٥) FO/602/55 (PRO)

رسالة ناصر باشا السعدون المؤرخة ٢٣ رمضان ١٢٩٤هـ الموجهة الى القنصل البريطاني في البصرة .  
(٣٤٦) FO/602/55 (PRO)

رسالة من قاسم الزهير رئيس محكمة تجارة البصرة الى القنصل البريطاني بتاريخ ٥ ذي الحجة ١٢٩٣هـ .  
(٣٤٧) انظر باش اعيان ، اشياخ البصرة ، مخطوط في مكتبة الدراسات العليا .  
(٣٤٨) FO/195/1076 (PRO)

حجة بيع خان الحاج هواز المؤرخة ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ الصادرة من محكمة التجارة .

والكويت ومواني الساحل الشرقي من الخليج العربي<sup>(٣٤٩)</sup> ، اشتهر منهم  
سالم البدر الذي اصبح رئيسا لمحكمة تجارة البصرة بعد قاسم الزهير<sup>(٣٥٠)</sup>  
وكان قبل ذلك رئيسا لبلدية البصرة<sup>(٣٥١)</sup> .

#### بيت المنديل

وهو من بيوتات البصرة التجارية دخل ميدان التجارة في ستينيات  
القرن التاسع عشر<sup>(٣٥٢)</sup> بعد تزايد الصلات الاوربية بالبصرة ، وتعاطي  
التجارة العامة في ثمانينات القرن التاسع عشر واشتغل في تصدير الحبوب  
وبخاصة الذرة الى الهند ، ومنهم عبدالمحسن المنديل<sup>(٣٥٣)</sup> وابراهيم  
المنديل .<sup>(٣٥٤)</sup>

#### بيت الشيبلي

زاول التجارة الواسعة منذ ثمانينات القرن التاسع عشر ومنهم محمد  
وعبدالله الشيبلي<sup>(٣٥٥)</sup> .

#### بيت البسام

اشتغل هذا البيت بالتجارة منذ ستينات القرن التاسع عشر ونشطت

---

...  
(٣٤٩) الحيدري ، عنوان المجد ، ص ١٦٩ .  
(PRO) FO/602/55.  
(٣٥٠)

رسالة سالم البدر المؤرخة ٢٠ ذي الحجة ١٢٩٤ الموجهة الى نائب  
القنصل البريطاني في البصرة .

(٣٥١) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخرة ١٢٨٨ هـ .

(٣٥٢) الحيدري ، عنوان المجد ، ص ١٧٠ .

(٣٥٣) رسالة رئيس تجارة البصرة المؤرخة ٢٧ ذي الحجة ١٢٩٣ هـ .  
(PRO) FO/602/55.

Basra C.T.R., 1887, p. 3. (٣٥٤)

Ibid. (٣٥٥)

تجارته في ثمانينات القرن المذكور عندما اخذ بالتعامل مع الشركات الاجنبية  
وبادر الى تصريف بضائعها في البصرة والعراق (٣٥٦) \*

#### بيت الشوييلي او الشبلي

اشتهر هذا البيت بالتجارة الواسعة مع الهند منذ ستينات القرن  
التاسع عشر وتطورت تجارته عام ١٨٨٧ بحيث اصبح فرعاً تجارياً معروفاً  
في الدول الاوربية قام بمهمة تصريف البضائع المستوردة الى ميناء  
البصرة (٣٥٧) \*

#### بيت مراد نوح

اسرة يهودية بحرية كانت لها تجارة مع الهند وانكلترا في عام  
١٨٨٧ (٣٥٨) ومنهم يوسف نوح الذي اشتهر بالتجارة منذ ستينات القرن  
التاسع عشر (٣٥٩) \*

#### بيت رزق الله

كانت له تجارة واسعة منذ ستينات القرن التاسع عشر مع الكويت  
والهند واشترك في تجارته احياناً مع بيت الخواجه فتوحي (٣٦٠) \*

Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(٣٥٦)

Ibid.

(٣٥٧)

Ibid.

(٣٥٨)

.....

(٣٥٩) الزوراء ، ٢٤ جمادى الآخر ١٢٨٨ هـ \*

(PRO) FO/602/55.

(٣٦٠)

رسالة مؤرخة في ٢١ كانون الاول ١٨٧٧ ، من التاجر رزق الله الى  
القنصل البريطاني في البصرة بشأن فحمة المخزون في علوة الحاج هواز في  
صدر العشار \* الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ، ١٢٨٨ هـ ، عنوان  
المجد ، ص ١٦٨ \*

### بيت الفريج

بيت معروف ، له تجارة واسعة مع الهند (٣٦١) .

بيت جرجيس ايلو

تاجر مرموق منذ ستينات القرن التاسع عشر واستمر البيت يتعاطى التجارة العامة فيما بعد (٣٦٢) .

### بيت هواز

امتك هذا البيت المستودعات الكبيرة لخزن الحبوب والتمور في سبعينات القرن التاسع عشر باع احداها الى شركة هكتار بواسطة التاجر بغدادسار ، ومنهم خلف الحاج هواز وجبارة الحاج هواز (٣٦٣) .

### بيت بغدادسار

بيت مسيحي يعمل في تجارة الحبوب والتمور وكانت له صلة تجارية مع شركة هكتار في بغداد امتك عدة سفن شراعية محلية لتشغيلها

(PRO) FO/602/55.

(٣٦١)

رسالة محمد الفريج بتاريخ ٢١ ذي الحجة ١٢٩٢هـ الى القنصل البريطاني في البصرة .

(٣٦٢) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ١٢٨١هـ .

(PRO) FO/602/55.

سالة من قاسم الزهير رئيس محكمة تجارة البصرة الى القنصل البريطاني بتاريخ ٥ ذي الحجة ١٢٩٣هـ بشأن جرجيس ايلو .  
(٣٦٣) (PRO) FO/602/55.

حجة بيع خان الحاج هواز على آرتين بغدادسار المؤرخة ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥ .

في النقل المحلي ، لتخزين التمور واعدادها للتصدير ويبدو انه كان وكيلًا لشركة هكتار المشهورة في بغداد (٣٦٤) .

ومن تجار البصرة الذين مارسوا التجارة العامة في ستينات وسبعينات القرن التاسع عشر والذين كانت لهم صلات تجارية بالشركات الاجنبية في مجال الوساطة التجارية سواء لتصريف البضائع الهندية او الاوربية الواردة أو توفير المنتجات المحلية المعدة للتصدير او مارست نشاطاً تجارياً مع مواني الخليج العربي ووردت اسمائهم في جريدة الزوراء بصفتهم تجار معتبرين هم :

- ١ - الحاج محمود العبد الواحد ٢ - عبدالعزيز الصائغ ٣ - محمد المشرقي ٤ - الحاج محمد اليوسف ٥ - حسين البصام ٦ - عزرة الياحي ٧ - عبيد الرياحي ٨ - صالح حامد ٩ - مقدسي سلمان ١٠ - الحاج عبدالفتاح سلمان ١١ - توما عيسى ١٢ - الحاج عمر العبد ١٣ - أبراهيم الموصللي ١٤ - حنوشي كرومي ١٥ - محمد الاحمد ١٦ - عبدالكريم الموصللي ١٧ - عبداللطيف مطوري ١٨ - اليهو ابراهيم ١٩ - محمود ابو شوارب ٢٠ - حمد الصبيح ٢١ - الحاج حمد الحاج يوسف الحجاج ٢٢ - الحاج عويد اغا ٢٣ - الشيخ ماجد ٢٤ - الحاج عبداللطيف النوسري ٢٥ - الحاج راضي . (٣٦٥)

وادناه اسماء فريق آخر من تجار البصرة لعام ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥م ،

(PRO) FO/602/55

(٣٦٤)

رسالة التاجر بغدسار الى شركة هكتورفي بغداد المؤرخة ٣٠ آذار

١٨٧٥ .

(٣٦٥) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ، ١٢٨٨هـ .

الزوراء ، ٤٥٩ ، ٢٢ جمادى الاولى ، ١٢٩١هـ .

عملوا في مختلف قطاعات التجارة وردت أسماؤهم كشهود على بيع خان  
الحاج هواز وقد استثنت الأسماء التي وردت في الصفحات  
السابقة (٣٦٦) :

حسين غانم البحراني ، الحاج بولاد بن قنبر ، الحاج محمد بن  
عبد الحسين ، شبر بن شيخ سباهي ، شيخ جعفر بن شيخ مجهود القطف ،  
الشيخ الحاج راضي الشيخ جواد ، عبدالله الوهاب ، علي مور ، الحاج  
صالح بن عبدعلي ، علي بن محمد الفلاحت ، عيسى العبد السيد ، كاظم  
بن درويش ، عباس بن ابراهيم ، ملا علي الحلاوي ، سلمان الحاج  
صالح ، محمد حسين رجعلي بك ، عبد القادر ، محمد الحاج جعفر البهبهاني ،  
حسن الحاج جعفر ، جعفر بن اغا علي ، عبد الرحيم البهبهاني ، عبد النبي  
الحاج محمد حسين ، عبدالله الخيني ، حسين بن علي العطار ، مهدي  
الحاج يوسف ، عبد الرسول بن الحاج عباس البحراني ،  
الحاج طعمة بن محمد اسماعيل ، الحاج محسن بن زاير محمد ، أسود  
بن فضان ، عبد الستار بن عبد الخليل (٣٦٧) .

ومن التجار البارزين في البصرة حتى الاحتلال البريطاني لها هم :

احمد السنيه ، الحاج موسى عطيه ، صالح بن محمود باشا ، الحاج  
عيسى توني انكوورلي ، يوسف عبد الاحد ، سيمون كاريان ، عبد الجبار  
الخضيري ، ساسون سومينخ ، وقد رشحتهم سلطات الاحتلال لوضع تقرير

---

(٣٦٦) على سبيل المثال شهد عدة افراد من آل النقيب وسليمان  
الزهير وقاسم الزهير والبصام وغيرهم على هذه الوثيقة .

(٢٦٧)

حجة بيع خان الحاج هواز على آرتين بغدسار لصالح شركة هكتس  
المؤرخة في ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥م .

عن النشاط التجاري لميناء البصرة (٣٦٨) •

#### د - اجور الشحن والتجارة

ففي بداية القرن التاسع عشر كانت وسائل الاتصال والنقل بين البصرة وما يجاورها لا تزال متأخرة ، فلم تكن هناك طرق تستحق الذكر وكانت معظم المواصلات مائية ولم تكن اجور الشحن ثابتة بسبب تعدد انواع السفن العاملة في الخليج ووسط العرب ونهر دجلة نذكر منها البوم والمهيلة والبركش والبغلة والدانك والساجه والسفينة والسنبك والمشحوف والبنم بانواعه العراقي والبصري والعشاري وعشرات الانواع من القوارب الصغيرة الاخرى (٣٦٩) ، وكانت كل واحدة من هذه السفن تتقاضى اجوراً خاصة بها ووفق مساومات تجرى بين التجار واصحاب السفن ، فتارة تستأجر السفينة لرحلة واحدة واخرى لمدة شهر واحيانا كان يتم الحساب وفق وزن الحمولة بالحقة أو الطنار مع تفاوت الاجور تبعاً لتلك الشحنات • ويذكر لنا اندرو Andrew في خمسينات القرن التاسع عشر بان اجرة شحن الطن الواحد من البضائع من بغداد الى البصرة نهراً كان يكلف باونا واحداً ، اما من البصرة الى بغداد فكان يكلف ثلاثة باونات وقدر لنا اجرة نقل البضائع على ظهور الجمال للطن الواحد والمسافة مائة ميل باون وعشرة شلنات (٣٧٠) وعلى ظهور البغال

No. 3/30

(٣٦٨)

المركز الوطني للوثائق / مشاريع الاعمال في البصرة ، صص ١٠-١١ •  
(٣٦٩) للاطلاع على التفاصيل الدقيقة لهذه السفن يمكن مراجعة :  
كاظم الدجيلي ، السفن في العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة ٢ ، ج ٣ ،  
أيلول ١٩١٢ ، صص ٩٣ - ١٠٣ ، Lorimer, IIA, pp. 828-832.

(٣٧٠) ان سبعة جمال تستطيع نقل ما وزنه طن واحد من البضائع، ولو علمنا بان المسافة بين البصرة وبغداد حوالي ٣٥٠ ميل لذا كان الطن الواحد من البضائع يكلف (٥) باونات وخمسة شلنات بين المدينتين •

باونين<sup>(٣٧١)</sup> ، الا ان هذه الاجور لم تكن ثابتة خلال العام ، وانما  
تختلف تبعا لمقدار العرض من المنتجات المحلية من جهة ولتوفر وسائط  
المواصلات من جهة اخرى ، ففي عام ١٨٦٨ على سبيل المثال قدمت البصرة  
مجموعة كبيرة من السفن والبواخر عند سماعها عن حاجة الدولة اليها  
لتقل الحبوب والتمور الى جدة ، الا ان عددها زاد عن الحد المطلوب ،  
لذا اشتدت المنافسة بينها مما ادى الى انخفاض اجور الشحن الى حوالي  
( باون واربعة شلنات للطن الواحد)<sup>(٣٧٢)</sup> في حين كانت الاجور للسنة  
السابقة (ثلاثة باونات و١٢ شلنا)<sup>(٣٧٣)</sup> بينما كان معدل اجور الشحن الى  
جدة ( للطن ) الواحد في الظروف العادية (باونين وثمانية شلنات)<sup>(٣٧٤)</sup>  
وتخلو التقارير التجارية الاولى للقناصل البريطانيين من قائمة اجور  
الشحن سواء للبواخر القادمة من بريطانيا او من بومباي او العاملة في  
النهر بين البصرة وبغداد وذلك لعدم ثبات الاجور وتأرجحها الكبير من شهر  
الى شهر ومن موسم لآخر ولأن معظم البواخر كانت تستأجر بكاملها من  
قبل المصدرين او المستوردين • وهناك اشارة في جريدة الزوراء الى أن  
أجور الشحن للطن الواحد من التمور والتبغ من البصرة الى جدة كان  
حوالي (سبعة باونات)<sup>(٣٧٥)</sup> واجور السفر على متن احدى البواخر الاهلية

Andrew, op. cit., p. 106.

(٣٧١)

(٣٧٢) وردت في الاصل ١٥ دولارا لكل كاره: واذا علمنا بان كل خمسة  
دولارات تساوي باون واحد وان الكاره تساوي ٥٦٠٠ ليبرة اي حوالي  
٢٥ طن لا يمكن معرفة المعادلة اعلاه •

(٣٧٣) وردت ٤٥ دولارا للكارة •

(٣٧٤) وردت ٣٠ دولاراً للكاره •

Basra C.T.R., 1866-1867, p. 33.

انظر :

(٣٧٥) الزوراء ، ٨٨ ، ٢٧ رجب ، ١٢٨٧ هـ • وردت في الاصل



من البصرة الى جدة كان يكلف (٢٣ باون و ١٦ شلن للدرجة الاولى و ١٦ باون و ١٢ شلن للدرجة الثانية و ١١ باون و ١٨ شلن للدرجة الثالثة وثمانية باونات على سطح الباخرة<sup>(٣٧٦)</sup> ، فيما كانت الاجور على متن الباخرة بابل العائدة لشركة عمان العثماني هي ١٨ باون و ٣ شلنات للدرجة الاولى و ١٠ باونات و ١٨ شلن للدرجة الثانية و ٥ باونات و ٩ شلنات على سطح الباخرة<sup>(٣٧٧)</sup> .

وفي عام ١٨٧٣ حددت شركة عمان العثماني اجور الشحن على بواخرها بين بغداد والبصرة بـ (١ باون و ١٥ شلن للطن الواحد) و (١ باونين وخمسة شلنات للطن الواحد) بين البصرة وبغداد .<sup>(٣٧٨)</sup>

ومنذ عام ١٨٩٤ تظهر قائمة تفصيلية لاجور الشحن في التقارير التجارية لمقناصل البريطانيين في البصرة تشير الى ان اجور الشحن للطن الواحد من البصرة الى لندن في كاتون الثاني كانت باون وثلاثة شلنات وانخفض تدريجيا حتى اصبح في حزيران ١٧ شلن فقط ، واستمر على ذلك المعدل حتى موسم التمر في ايلول عندما ارتفع الى باون وخمسة شلنات

---

٤٠ باره لكل حقة ، واذا علمنا ان الطن الواحد يحوي ٧٩١ حقه وان كل ٤٠ باره تساوي قرش واحد وان كل ١١٠ قرش يساوي باون لسهل معرفة التحويل .

(٣٧٦) جريدة الزوراء ، ٢٠٥ ، ٧ شوال ، ١٢٨١ هـ . وردت في الاصل ٢٥٠ روبية و ١٧٥ روبية و ٨٥ روبية على التوالي ، وتم التحويل على أساس كل ١٠٥ روبية تساوي باون .

(٣٧٧) جريدة الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ . وردت في الاصل ٢٠٠٠ قرش و ١٢٠٠ قرش و ٦٠٠ قرش على التوالي ، وقد تم التحويل على أساس كل ١١٠ قرش = باون .

(٣٧٨) الزوراء ، ٢٣١ ، ١٩ محرم ١٢٩٠ هـ . ورد في الاصل عشر بارات لكل حقة بين بغداد والبصرة و ١٣ باره في الحقة بين البصرة وبغداد .

للطن من التمور واستمر في الارتفاع بعد انتهاء الموسم نظرا لقلة البواحر حتى تراوحت الاجور بين بون وسبعة شلنات وستة بنسات الى باون وعشرة شلنات للطن من التمور وبين باون وشلنين وستة بنسات الى باون واربعة شلنات بالنسبة للطن الواحد من الشعير خلال شهري تشرين الثاني وكانون الاول ، اما اجور الشحن بين البصرة وبومبي حيث كانت الرحلة تستغرق بين ٧-١٥ يوما تبعا لنوع الباخرة ، فتأرجحت وفقا لمتطلبات السوق المحلية ، وفي عام ١٨٩٤ تراوحت بين روبيتين و ٨ آناات الى ١٤ روبية للطن الواحد . ويمكن اعتبار هذه التفاصيل نموذجا لقوائم السنوات اللاحقة بالنسبة لارتفاع وانخفاض أجور الشحن خلال اشهر السنة في البصرة وفقا لمواسم التجارة وقد حاولت استخراج معدل اجور الشحن المعام الواحد بين البصرة من جهة ولندن وبومباي وبغداد من جهة اخرى كلما توفرت الاحصائيات في السنين اللاحقة وتنظيمها في جدول مبسط الحقته بالبحث (٢٧٩) .

ولكي تتكامل الصورة عن اجور الشحن في منطقة الخليج العربي ويتضح دور البصرة الملاحي المتميز في المنطقة لا بد من الاشارة الى أجور الشحن بين بعض الموانئ المطلة على الخليج وارضها الداخلية . فمعظم الموانئ الايرانية لم تكن متصلة بالداخل بطرق آمنة فطريق بندر عباس كرمان يزد كان معرضا لهجمات قطاع الطرق دائما ولم تستطع الحكومة الايرانية كبح جماح اللصوص في يوم من الايام طيلة الفترة موضوعة البحث ، كما ان طريق بوشهر شيراز أصفهان الذي كان يستغرق شهرا كان شاقا ومحفوفا بالاختار ايضا ناهيك عن أجوره المرتفعة، ففي الوقت الذي كانت أجور الشحن للطن الواحد من البضائع بين لندن

---

(٢٧٩) انظر الملحق رقم (١٠) .

وبوشهر تكلف باونا ونصف كانت تلك الاجور تتراوح بين ١٠-١٢ باونا بين بوشهر واصفهان<sup>(٣٨٠)</sup> ، وعندما منح امتياز الملاحة في نهر الكارون لشركة نيج عام ١٨٨٨ غدت أجور الشحن على متن بواخرها بين الحمرة ونصري (ميناء الاحواز على الكارون) تتراوح بين ٨ - ١٥ شلن<sup>(٣٨١)</sup> ، كما ان الشركة سعت للحصول على امتياز لفتح طريق آخر بري بين الاحواز واصفهان عبر اراضي عشائر البختيارية ليحل محل طريق بوشهر اصفهان وليخفف عن طريق البصرة بغداد انذي ازدحم بضائع الترانسيت المرسلة الى ايران ، من جراء امتناع السلطات العثمانية من تلبية طلباتها في زيادة عدد بواخرها في نهر دجلة وفعلا استطاعت فتح الطريق في عام ١٩٠٠ واخذت تتقاضى أجورا قدرها ٩٥ باونا على الطن الواحد من البضائع المنقولة على ظهور البغال والجمال والحمير التي كانت تملك معظمها وغدت الرحلة تستغرق في الظروف الاعتيادية بين ٢٠-٢٣ يوما وكان بالامكان اختصارها الى ١٥ يوما احيانا<sup>(٣٨٢)</sup> ، ويبدو واضحا بأن هذا الطريق بالاضافة الى رخصه بانقياس الى طريق بوشهر اصفهان واختصاره المدة حوالي من اسبوع الى اسبوعين ولكن رغم كل ذلك ظل طريق البصرة بغداد - كرمشاه هو المفضل لامنه ولأن القوافل التي كانت تغد الى العراق لنقل عشرات الالوف من الزوار وجنائز الموتى الى العتبات المقدسة في مناسبات متعددة من السنة كانت ترجع وهي محملة بالبضائع القطنية واكياس السكر وصناديقه وباجور رخيصة ♦

Whigham, op. cit., p. 147.

(٣٨٠)

(IOR) Admin. Reports Sels. India 385,

(٣٨١)

Mohammerah Kuran River T.R. for year 1900, p. 90.

Ibid.

(٣٨٢)

ومن جهة أخرى كانت اجور نقل البضائع على ظهور الجمال من الكويت او «الزبير» الى بعض مدن شبه الجزيرة العربية كالتي :  
من انكويت الى بريده وغيزه تسعة شلنات لمن الذي يزن ١٢١ر٥  
ليبيرة (حوالي ٥٥ كغم) بالنسبة لمحجوب والتمور وتزداد الاجور بنسبة  
٥٠٪ فيما يتعلق بنقل صناديق اشاي والبضائع المشابهة ، كما ان الاجور  
الى الرياض كانت تكلف عشرة شلنات والى الحائل ١٤ شلن<sup>٢٨٣</sup> .

#### هـ - البريد والتلغراف ودورهما في التجارة :

##### ١ - البريد :

لم يهمل طريق الخليج العربي - البصرة مروراً بالصحراء الغربية الى البحر المتوسط - كجسر يربط الهند والشرق الاقصى باوروبا الا لفترة قصيرة في اعقاب اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ، حيث عاد النشاط المحدود اليه خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر عندما استخدمه التجار الاوربيون لنقل البريد وما خف وزنه من البضائع<sup>(٣٨٤)</sup> . ومنذ اواخر العقد الاخير من القرن الثامن عشر بدأت السفن العائدة لشركة الهند الشرقية تصل الى البصرة كل اسبوعين تقريبا وهي تحمل البريد

---

(٣٨٣) وردت في الاصل بأن معدل الاجر خلال السنة بلغ شلن و٣١  
للمن الشوشتري الواحد الذي يساوي ١٥١ ليبيرة وتم التحويل على أساس  
الطن يساوي ٢٢٤٠ ليبيرة .

Kuweit C.T.R., 1913-1914, p. 6.

(٣٨٤) من هؤلاء راوولف Rauwaolf عام ١٥٧٤ وبالبسي Balbi عام ١٥٧٩ وجون نيوبيري John Newbary عام ١٥٨١ ورالف فتيج Ralph Fitch عام ١٥٨٣ وشيرلي عام ١٥٩٩ وجون كارت رايت في نفس العام وغيرهم . يمكن الاطلاع على تفاصيل اكثر في :  
Andrew, op. cit., pp. 28 - 29.

الهندي ليم نقل ما يخص اوربا تحت اشراف وكلاء الشركة الى حلب عن طريق قوافل الجمال ومنها الى أسطنبول بواسطة بريد الخيل ثم بحرا الى المواني الاوربية<sup>(٣٨٥)</sup> . وقد تم توقيع اتفاقية بين (هارفرد جونز) اول مقيم بريطاني في بغداد ( ١٧٩٨ - ١٨٠٦ ) وبين واليهاس سليمان باشا لذلك الغرض<sup>(٣٨٦)</sup> ، ومن هذا يتضح بان تجار البصرة الاوربيين والمتعاملين معهم من التجار الوطنيين باتوا منذ ذلك التاريخ على اتصال مباشر بالتجارة الهندية والاوربية وشرعوا يستفيدون من الخبرات البريدية ويطلعون كل أسبوعين تقريبا على حالة الاسواق في الهند ومقدار العرض والطلب فيها وتأرجح أسعارها .

واقترح Thomas Love Peacock احد وكلاء شركة الهند

الشرقية مشروعا في عام ١٨٢٩ لمسح وادي الفرات بغية الاستفادة منه كطريق قصير للبريد بين بريطانيا والهند وارسلت الشركة (فرنسيس جسنبي) في رحلة تفقدية الى الشرق الاوسط للمقارنة بين الطريق البري لوادي الفرات والطريق البري المصري وقد فضل جسنبي الطريق الاول وبادرت الشركة الى ارسال بريدها عبره<sup>(٣٨٧)</sup> .

---

(IOR) L/P&S/20/C236, p. 197.

(٣٨٥)

لقد اخبر اللورد نلسن حكومة بومباي نبأ انتصاره في معركة النيل على الاسطول الفرنسي بواسطة هذا الطريق .

Hoskins, op, cit., p. 64; Paul F. Shopp, The (٣٨٦)  
European Powers and the Near Eastern Question,  
1806-1807, London, 1931, p. 528.

Saral Searight, The British in the Middle East, (٣٨٧)  
London, 1969, p. 121.

وفي بداية الثلاثينات من القرن التاسع عشر تجنبت شركة الهند الشرقية - لفترة قصيرة - الطريق الصحراوي للبريد بسبب تفشي مرض الطاعون في العراق وللاضطرابات التي نجمت في اعقاب انتهاء حكم المماليك<sup>(٣٨٨)</sup> ، وطرح للنقاش رأيان بشأن بريد الهند الى اوربا يدعوا احدهما وهو رأي اللجنة البرلمانية للحكومة البريطانية الى استخدام طريق البحر الاحمر عبر مصر والآخر تبنته حكومة بومباي وفضلته على الطريق الاول وهو طريق الخليج العربي مروراً بوادي الرافدين الى البحر المتوسط<sup>(٣٨٩)</sup> . وارسلت حكومة بومباي تعزيزاً لرأيها - جسني الى وادي الفرات عام ١٨٣٤ لا لمسحه ومعرفة صلاحيته للملاحة فحسب وانما لجمع المعلومات عن العشائر القاطنة في الصحراء الغربية وعلى ضفاف النهر لامكانية الاستفادة من رؤسائها في عملية نقل بريد الهند الى اوربا . وقد شجع جسني حكومة بومباي على اعادة فتح طريق الصحراء مستندا الى ما أشار اليه Farren القنصل البريطاني العام في سوريا عن وجود بريد مستمر بين دمشق وهيت الذي هو جزء متمم للبريد بين دمشق وبيروت واقترح فتح باقي الطريق الى بغداد<sup>(٣٩٠)</sup> . وفي عام ١٨٣٩ ارسلت شركة الهند الشرقية ثلاثاً من بواخرها<sup>(٣٩١)</sup> الى البصرة تخصصت واحدة

---

(IOR) L/P&S/20/C236, p. 197.

(٣٨٨)

اخذ البريد يرسل في هذه الفترة برا عن طريق القصيم الى البحر الاحمر ومنها الى القاهرة فالبحر المتوسط .

(IOR) L/P&S/20/C236, p. 198.

(٣٨٩)

Ibid.

(٣٩٠)

(٣٩١) هي آشورية ونمرود ونيتوكرس وعهدت قيادتها الى هنري

Lorimer, IB, p. 1397.

بلوص لنج .

منها وهي نيتوكرس في عام ١٨٤١ لنقل البريد البريطاني من هذا الميناء الى بغداد وعندها انهي بريد الخيل البريطاني بين البصرة وبغداد الذي مستمر معمولاً به حتى عام ١٨٤١ لان كلا الطريقين البري والنهري كانا يستغرقان خمسة ايام ، ولعمق الصلات البريطانية برؤساء العشائر في العراق فان البريد البريطاني سواء انهري منه او البري كان يقابل - على حد قول لوريمر - بكثير من الاحترام والتقدير من قبل العشائر التي يمر بها (٣٩٢) .

وفي عام ١٨٤١ وبتشجيع من حكومة بومبي - افلح عدد من افراد اسرة لنج الذين ساهموا سابقاً في بعثة مسح الفرات واتصلوا عن كتب برؤساء عشائر الصحراء الغربية - في تأسيس شركة ملاحه للعمل بين البصرة وبغداد (٢٩٣) . واخذوا على عاتقهم بعث الحياة في الطريق الصحراوي ، وكان لكل من هنري رولنسون القنصل البريطاني العام في بغداد وهنري بلوص لنج مساعد جنسي في بعثته وقائد الاسطول الذي ارسلته شركة الهند اشرقية الى المياه العراقية الدور الكبير في انتجاح المشروع البريدي الذي اشتهر باسم بريد (الهجين) (٢٩٤) حيث هيا الاول التأثير الدبلوماسي في الاوساط الرسمية العثمانية في بغداد اما الثاني وهو

---

Lorimer, IB, p., 1405.

(٣٩٢)

(٣٩٣) انظر بحث شركة لنج .

(٣٩٤) الهجين : نوع من الابل اصغر حجماً وانشط حركة واسرع سيرا ويصلح بشكل خاص لركوب الانسان ويقطع مسافات بعيدة في وقت قصير .

احمد احمد الحته ، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر ، مطبعة المصري ، القاهرة ، ص ٢١٨ .

من عرف بالمهارة اللغوية والمباقة فإنه اعد الاتفاق اللازم مع قبائل البادية<sup>(٣٩٥)</sup> وعلى يده كانت الرسائل تنقل من بغداد الى دمشق اسبوعيا من يوم وصولها مقابل مساعدة مالية من قبل حكومة بمباي قدرها ٢٠٠ روبية في الشهر<sup>(٣٩٦)</sup> ، وكان القنصل البريطاني العام في بغداد يدير شؤون البريد الذي كسب ثقة التجار الاجانب والوطنيين على حد سواء لاتسامه بالكتمان والسرعة والنظام<sup>(٣٩٧)</sup> . وظلت الباخرة نيتوكرس تنقل البريد البريطاني بين البصرة وبغداد حتى عام ١٨٥٠ عندما تعطلت عن العمل وطلب (كمبال) Kēmbll المقيم البريطاني بالوكالة في بغداد آثذ استبدالها بباخرة أخرى ، وفي عام ١٨٥٢ استبدلت بباخرة كوميت التي باشرت اعمالها عام ١٨٥٢ في نقل البريد والحفاظ على العلاقات الودية مع القبائل العربية ولحماية التجارة البريطانية والقيام باعمال المسح والمراقبة<sup>(٣٩٨)</sup> . وبعد انتهاء عمليات المسح اشاملة لوادي الرافدين من قبل هنري بلوص لـنج ١٨٣٩-١٨٤٣ وفيلكس جونز ١٨٤٣-١٨٥٥ وسليبي ١٨٥٥-١٨٦١<sup>(٣٩٩)</sup> ،

(٣٩٥) ذكر لوريمر بان قائد الباخرة نيتوكرس كون عن طريق انشاء المحطات للوقود عبر مجرى النهر صلات ودية قوية ومنظمة مع العشائر العربية وكان رؤوساء العشائر يزورونه في كل مناسبة ويوزع عليهم بدوره الهدايا ، كما ورد في احدى رسائل هنري رولنسون عن وجود علاقات ودية بينه وبين رؤوساء عشائر المنتفك وبني لام والزبيد والقبائل الاخرى القاطنة على ضفاف الرافدين . Lorimer, IB, pp. 1399-1400. (٣٩٦) Lorimer, IB, p. 1461.

(٣٩٧) بدج ، رحلات الى العراق ، ح ١ ص ٨٠ ، غنيمه ، تجارة العراق ، ص ص ٨٥ - ٨٦ .

Lorimer, IB, 1401. (٣٩٨)

Ibid., pp. 1403-1404. (٣٩٩)



وبعد اقتناع حكومة الهند بأهمية مستقبل العراق الزراعي في تزويد الصناعة الاوربية والهندية بالمواد الاولية ولوضوح اهميته الاستراتيجية كطريق قصير الى الهند اقترحت عام ١٨٦٢ تأسيس ملاحه بخارية بين كراجي ومسقط وبندر عباس والبصرة (٤٠٠) \* لنقل البريد الهندي اليها على متن بواخر شركة الهند البريطانية للملاحه البخارية ، وفي نفس العام قبلت حكومة الهند طلبا تقدمت به شركة الفرات ودجلة للملاحه البخارية التي حلت اسماً عام ١٨٦١ محل (شركة لنج) تتعهد بنقل البريد الهندي في المياه العراقية (٤٠١) \* وعقدت وايها اتفاقية عام ١٨٦٣ (٤٠٢) يتم بموجبها نقل البريد بين البصرة وبغداد لقاء مساعدة مالية قدرها ٢٤٠٠٠ روية سنويا تدفع في لندن على قسطين ، ومنذ هذا التاريخ أخذت الرسائل تصل البصرة بانتظام من كراجي او بومبي وتوزع من قبل الوكلاء في المحطات التي تمر بها الباخرة وكان المنيون من التجار يتجمعون في دائرة الوكيل لتسلم رسائلهم (٤٠٣) \* وفي عام ١٨٦٤ فتحت حكومة بومبي مركزين للبريد في كل من ميناء بوشهر ومسقط ثم فتحت مكاتب بريديّة اخرى في مواني متعدده من الخليج خلال الفترة ١٨٦٤-١٨٨٤ منها في بندر عباس ولنكه وكوادر وجاسك والبحرين ورغم أن الهدف الرئيسي

---

(٤٠٠) (IOR) L/P&S/C236, pp. 199-200; (PRO)  
FO/78/3989, Navigation of Tigris and Euphrates  
Messrs Lynch's Case The Comet 1878-1881, p. 11.

Searight, op. cit., p. 123. (٤٠١)

(٤٠٢) اي بعدما انزلت الباخرة City of London اولى بواخر الشركة الى النهر انظر بحث (لنج) \*

(٤٠٣) (IOR) L/P&S/20/C236, pp. 199-200.

للبريد في الخليج كان البصرة الا ان المكتب فيها لم يؤسس بشكل رسمي<sup>(٤٠٤)</sup> بسبب الاعتراضات التي أثارها الحكومة العثمانية ، في حين لم يكن حتى هذا التاريخ مكاتب عامة للبريد العثماني في العراق ما عدا البريد البري الذي كان يستخدم للاغراض الرسمية والعسكرية بين البصرة وبغداد عن طريق الديوانية<sup>(٤٠٥)</sup> ويرجع سبب عدم اهتمام السلطة العثمانية بالبريد في هذه الفترة الى بدء استفادتها من خدمات التلغراف التي انشأتها المعتمدة البريطانية في العراق لصالح الدولة العثمانية<sup>(٤٠٦)</sup> ، ورغم معارضة الدولة العثمانية فأُن حكومة الهند افتتحت اول مكتب تجريبي للبريد في ١ كانون الثاني ١٨٦٨ في البصرة باجور مرتفعة قدرها ٥٠ روبية للرمزة البريدية التي تنقل من بومباي الى البصرة ، وفي نيسان من نفس العام أزدادت الاجور الى ٧٥ روبية باقتراح من القنصل البريطاني العام في بغداد ، ورغم ارتفاع الاجور في بداية الامر الا انها كانت تتناسب مع الخدمات التي كانت تترتب عليها لصالح السيوتات التجارية ، ولكن تلك الاجور انخفضت بمرور الزمن حتى أستقرت عام ١٩١١ على ٢١/٢ بنس على الاونس الواحد من الوزن للرسائل والوزن المنقولة من كل بريطانيا او الهند الى المحمرة او البصرة<sup>(٤٠٧)</sup> . ومن جهة اخرى صار مكتب البريد في البصرة منذ حزيران ١٨٦٩ تحت اشراف القسم المالي لحكومة الهند وفي عام ١٨٧٠ اصبح البريد تابعا للقنصلية البريطانية في البصرة<sup>(٤٠٨)</sup> .

(٤٠٤) (IOR) L/P&S/20/C236, pp. 200.

(٤٠٥) Lorimer, IB, p. 1449.

(٤٠٦) انظر ص ٢٥٠ من هذا الفصل .

(٤٠٧) Arabistan C.T.R., 1911, p.1.

(٤٠٨) (IOR) L/P&S/20C236, p. 201.

وفي عام ١٨٧١ ألغيت المعونة التي كانت تقدمها حكومة الهند لبريد « الهجين » بسبب تأسيس خط مباشر من الخدمات البريدية بين الهند وأوروبا وبين البصرة وأوروبا عن طريق قناة السويس ومنذ ذلك الحين بدأ بريد « الهجين » بالتدهور حتى ألغى عام ١٨٧٥<sup>(٤٠٩)</sup> إلا أن الدولة العثمانية احتفظت ببريد « الهجين » إلى حلب بمعدل رحلة واحدة في الأسبوع كانت تنطلق من بغداد وتقطع الطريق إلى حلب في خمسة عشر يوما وكان يمر بمدن الرمادي وعانة الديار<sup>(٤١٠)</sup> وكان لها بريد آخر يسمى بريد (السورجي) يبدأ من بغداد إلى الموصل ومنه إلى أسطنبول ولم يكن هذا الأخير يقبل الأمانات وإنما يحمل الرسائل فقط وغالبا ما كان يتأخر أسبوعا أو عشرة أيام لكثرة الأنهار التي تعترض طريقه علما بأن أجرته كانت أكثر من أجره بريد (التل)<sup>(٤١١)</sup> .

ونظرا لزيادة أهمية البصرة في منطقة الخليج العربي ودورها الهام في التجارة الهندية والأوربية قررت حكومة الهند عام ١٨٧٤ جعل

---

Lorimer, IB, 1461; (IOR) L/P&S/20/C236, (٤٠٩)  
p. 201.

يبدو أن القنصلية البريطانية في ثمانينات القرن التاسع عشر أعادت تشكيل هذا البريد للاستفادة منه في نقل البريد إلى أسطنبول حيث كان يتم نقل رسائل القنصلية أسبوعيا إلى دمشق بواسطة الهجين من الجبال ومنها إلى بيروت بواسطة عربات البريد . كما أن السلطات العثمانية في العراق كانت تحتفظ ببريد أسبوعي مشابه إلى دمشق وبيروت ومنها إلى أسطنبول يستغرق ١٩ يوما .

Baghdad, C.T.R., 1884-1885, p. 107.

(٤١٠) الزوراء ، العدد ٣٥٤ ، ١٣ ربيع الاول ، ١٢٩٠ هـ .

(٤١١) الزوراء ، العدد ٢١٥ ، ١٢ ذي القعدة ، ١٢٨٨ هـ .

الخدمات البريدية بينها وبين بومباي اسبوعية<sup>(٤١٢)</sup> ، وفي ١٦ حزيران ١٨٧٥ وقعت اتفاقية جديدة بين سكرتارية حكومة الهند ممثلة بالقنصل البريطاني في بغداد وبين شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية تعهدت فيها الاخيرة بنقل البريد البريطاني وكل ما يتعلق به من حقائب وصناديق بين البصرة وبغداد وما بينهما من مدن في ثلاث رحلات شهرية منظمة باستثناء حالات المنع السياسي والظروف القاهرة ، مقابل مساعدة مالية قدرها ٣٦٠٠ باون سنويا واشترط العقد الذي كان أمده عشر سنوات في حالة نجاح مساعي حكومة الهند في الحصول على سماح للشركة بزيادة سفنها في نهر دجلة الى ثلاث أو أكثر ان تزيد الشركة عدد رحلاتها وتجعلها رحلة واحدة في الاسبوع مقابل تخفيض المساعدة الى ٢٤٠٠ باون سنويا<sup>(٤١٣)</sup> ، وبدأت الشركات التجارية وفريق من التجار الاستفادة من الخدمات البريدية للاتصال بوكالاتها وفروعها في الداخل والخارج للاستفسار عن حالة السوق واسعار السلع وعقد الصفقات وطلب البضائع وتصفية الديون وأرسال الحوالات<sup>(٤١٤)</sup> .

وبعد الاحتلال البريطاني لمصر عام ١٨٨٢ ساءت العلاقات العثمانية

---

(٤١٢) (IOR) Admin. Reports Sels. India 957 E. C.

Ross No. 624, Dated Bushire 18 June, 1975.

(٤١٣) (IOR) L/P&S/18/B77, Memorandum respecting

the Conveyance of English Mils on the River

Tigris, July, 28, 1883, pp. 1-2.

(PRO) FO/78/3989, p. 11.

(PRO) FO/195/1076.

(٤١٤)

رسالة التاجر آرتين بغدسار المؤرخة ٣٠ اذار ١٨٧٥ والمرقمة ٢٠٣

ويتضح منها دور واهمية البريد والتلغراف في تسهيل المعاملات التجارية .

البريطانية وحاولت السلطات العليا في أسطنبول الحد من النشاط والتفوذ البريطاني في الامبراطورية العثمانية وادعزت الى السلطات المحلية في البصرة بمنع البواخر البريطاني من التوقف قرب القنصلية البريطانية لانزال البريد حيث كانت القنصلية تقوم بمهام توزيعه وادى هذا المنع الى ان تؤسس اقنصلية مكتبا للبريد في مدينة البصرة يقوم بمهمة استلام وتوزيع الرسائل علما بان هذا المكتب لم يكن له اسم بين دوائر البريد في سجلات بومباي، حيث تم فتحه بصورة غير قانونية \* الا ان السلطات المحلية حاولت عام ١٨٨٣ مع التجار من التعامل مع هذا المكتب ولكن بعد مفاوضات بريطانية عثمانية في أسطنبول انفي قرار الحظر الا ان وضع البريد البريطاني ظل مضطرباً<sup>(٤١٥)</sup> وتعالى الصيحات العثمانية بالغائه وكتبت جريدة ترجمان حقيقت الصادرة في أسطنبول بان البريد البريطاني في العراق يعتبر اهانة موجهة الى السيادة العثمانية لانه ينقل الرسائل في الاراضي العثمانية وبطوابع بريطانية وبدون موافقة الحكومة العثمانية<sup>(٤١٦)</sup>، وقد اعترفت الوثائق البريطانية صراحة بان بريطانيا لم تحصل على امر من الباب العالي يخولها القيام بنقل البريد داخل الاراضي العثمانية وانما البريد كان ينقل وكأنه بضائع اعتيادية<sup>(٤١٧)</sup> .

وسعت السلطات العثمانية في العراق الى تطوير مكاتبها البريدية واتفقت في عام ١٨٨٥ مع ادارة عمان العثماني على تشغيل الباخرتين الموصل ومسكنه بين بغداد والبصرة لنقل البريد وحددت يوم الاربعاء من كل

---

(IOR) L/P&S/C236, p. 201 (٤١٥)

(PRO) FO/78/3992, Navigation, pp. 24-25. (٤١٦)

(IOR) L/P&S/18B77, July 28, 1883, p. 3 (٤١٧)

أسبوع موعدا لمغادرة باخرة البريد لبغداد ويوم الاثنين موعدا لعودتها من البصرة<sup>(٤١٨)</sup> • الا ان هذه الخدمات كثيراً ما تلكأت في اعمالها<sup>(٤١٩)</sup> • ولم يستطع البريد العثماني رغم تشعبه<sup>(٤٢٠)</sup> في تسعينيات القرن التاسع عشر ان يكسب ثقة التجار الذين ظلوا يفضلون التعامل مع البريد البريطاني لانتظام مواعيده<sup>(٤٢١)</sup> •

ونظرا للاقبال المتزايد من لدن التجار على الخدمات البريدية البريطانية فان حكومة الهند استمرت تجدد عقدها المبرم مع شركة لنج

---

(٤١٨) الزوراء ، ١٢٢٣ ، ٢٥ ذي القعدة ، ١٣٠٢ هـ ايلول ١٨٨٥ •  
(٤١٩) من الجدير بالذكر ان الباخرة الموصل تعطلت عن العمل في اول رحلة لها الى البصرة لنقل البريد ، الزوراء ، ١٢٣٨ ، ٦ محرم ١٣٠٣ هـ / ١٨٨٥ •

(٤٢٠) كان هناك بريد بين البصرة والمنتفك بواسطة المشاحيف وبين البصرة ونجد بواسطة الهجين ولم يكن هناك بريد مع قطر ، وكان البريد العثماني لا يزال بدائيا وغير منتظما بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ ، ١٣٠٩ ، صص ٩٧ ، ١٠٠ ، ١٩٤ دفعه ٣ ، ١٣١١ ص ١١٣ •

(٤٢١) كنموذج على انتظام البريد البريطاني بين بغداد وبومبي نذكر بان احدى بواخر لنج كانت تغادر بغداد وهي تحمل البريد في الساعة السادسة والنصف صباحا من كل أسبوع وتصل البصرة في الساعة السادسة من صباح اليوم الخامس من رحلتها لتجد امامها باخرة شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية وهي على استعداد لمغادرة الميناء في اليوم الثاني مباشرة الى بومبي ، وعلى هذا الغرار كانت تغادر باخرة مثلما تصل اخرى اسبوعيا الى البصرة ، واي تأخير من شركة لنج في نقل البريد كان عليها ان تتحمل غرامة معينة ، وعندما نتفحص قائمة بواخر البريد لمدة عام ، نادرا ما نجد أي تأخير في مواعيد وصول او مغادرة بواخر البريد •  
للاستزادة انظر السجل :

(PRO) FO/78/5324. Turkey, Navigation  
of Tigris, Euprates and Karun Rivers, 1901-1903.

بشأن الخدمات البريدية ومنها العقد الذي انتهى مفعوله عام ١٨٩٤ والذي جدد لمدة عشر سنوات اخرى بمساعدة مالية قدرها ٢٤٠٠٠٠ روبية وفي ٣٠ آذار ١٩٠٥ جدد العقد ايضا وبموجب شروط جديدة ، منها تعهد شركة لنج بنقل البريد اسبوعيا بالاضافة الى نقل الذخائر والمجوهرات المحفوظة في الصناديق كأمانات بريدية ، وتعهدت ايضا بتحمل خسارة مقدارها ١٥ روبية عن كل ساعة تأخير عن الميعاد المقرر لوصول السفن الا في حالة عائق قسري ، واعطى العقد حقا للحكومة الهند باستخدام اية باخرة من بواخر الشركة طيلة فترة نفاذ العقد لاغراضها الخاصة مقابل دفع تعويض على أساس الايجار مقداره ٤٠ روبية لكل طن من حمولة البواخر شهريا في الشهور الستة الاولى و ٣٨ روبية للطن شهريا للشهور الستة التي تلي ذلك ، اما المساعد المالية فحددت ب ٢٤٠٠٠٠ روبية سنويا تدفع على قسطين اولهما في ٣٠ حزيران والثاني في ٣٠ كانون الاول من كل عام '٤٢٢' .

وهكذا نجد ان هذه الاتفاقية جعلت من السفن التجارية لبית لنج سفناً حربية عند الحاجة يجرى إلحاقها بالأسطول الهندي وهو ما حدث عام ١٩١٤ عندما اشتركت الباخرة كلنار احدى بواخر شركة لنج في فتح النار على القوات العثمانية ، وبعد الاحتلال ازداد دور البصرة البريدي في الخليج العربي واعتبرته بريطانيا المركز الأكثر أهمية في المنطقة برمتها '٤٢٣' .

---

(٤٢٢) رسالة شركة لنج الى حكومة الهند ١٩٠٥ .  
(IOR) L/P&S/10/88.

(٤٢٣) المركز الوطني للوثائق .  
No. 105/3/1, Basra dated 14 April 1915.

## ٢ - التلغراف :

نظرا لاتساع التجارة البريطانية في الخليج العربي وايران في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر وما نجم عن ذلك من تشعب في المصالح البريطانية في المنطقة ، بادرت حكومة الهند الى مفاتحة الدولتين العثمانية والايرانية بشأن أهمية مد اسلاك التلغراف عبر اراضيها من اجل تسهيل الاتصالات البرقية بين دولتيهما والعالم الخارجي وكان قصد حكومة الهند ضمن الاتصال السريع والمباشر بين الهند وبريطانيا لمواجهة التغلغل الاقتصادي والسياسي الاوربي في كل من ايران والدولة العثمانية الذي بات يهدد المصالح الاقتصادية البريطانية لاسيما بعد المباشرة بتنفيذ مشروع قناة السويس من قبل المهندسين الفرنسيين ولتزايد النفوذ الروسي في ايران وحصول الروس على امتيازات تجارية فيها ، وخشية بريطانيا من امتداد ذلك النفوذ الى الخليج العربي \*

وقد افلحت المساعي البريطانية باقناع الدولتين العثمانية والايرانية وبوشر بمد اسلاك التلغراف من قبل حكومة الهند في الدولتين المذكورتين وبمساعدة حكومتيهما وافتتح الجزء بين بغداد واسطنبول في حزيران ١٨٦١ وبوشر بالجزء بين بغداد والفاو حيث نقطة الالتقاء بشبكة تلغراف الخليج العربي في كانون الثاني ١٨٦٣ وحالت بعض الاضطرابات العشائرية والصعوبات الادارية دون اتمام المشروع في حينه حتى سويت تلك المشاكل (٤٢٤) \* وبموجب اتفاقية خاصة عقدت بين بريطانيا والدولة العثمانية عام ١٨٦٤ تمت موافقة الباب العالي على السماح لحكومة الهند بتأسيس دائرة تلغراف بريطانية في الفاو التي

---

Lorimer, 2, pp. 2400-2403.

(٤٢٤)



تقع على الضفة الغربية من شط العرب أعلى الحاجر الخرجي بحوالى ٥٠ ميل على أن يدير المحطة عدد من الموظفين البريطانيين لا يزيد عددهم على الخمسين<sup>(٤٢٥)</sup> . ونصت المادة الرابعة من الاتفاقية على إقامة موظفي دائرة اتلغراف البريطاني في بناية تلتصق ببناية دائرة التلغراف العثماني لتسهيل تبادل البرقيات المستلمة من قبل موظفي كل منهما عبر نافذة تفتح بين البنايتين لذلك الغرض على أن يتم منصفة نفقات البناية بين ادارة التلغراف العثماني البريطاني وقد جلبت الادارة البريطانية بناية خشبية تتكون من ثمانية غرف من الهند اقامتها الى جوار البناية العثمانية في الفاو لاستخدامها لاغراض التلغراف<sup>(٤٢٦)</sup> . ومنذئذ بدأت أهمية الفاو كمحطة للاتصالات البرقية مع الهند<sup>(٤٢٧)</sup> ، وكنقطة للرافية في رأس الخليج العربي ، وعند بدء الخدمات التلغرافية وازدياد عدد الموظفين العثمانيين وجد من الضروري إقامة بناية أخرى ، وحتى تتم اجراءات تشييد البناية الجديدة فإن الموظفين ابريطانيين أختاروا الإقامة على ظهر الباخرة حيدر آباد التي اتخذت مرساها الى جوار دائرة اتلغراف في شط العرب تاركين البناية الخشبية السابقة للملاك العثماني ، ويبدو ان حكومة الهند ارادت الابتعاد عن الرقابة العثمانية المباشرة وبعد مفاوضات طويلة مع نامق باشا والي بغداد تم الاتفاق على استحضار بناية خشبية اخرى من الهند على نفقة الحكومة العثمانية وتمت موافقة الباب العالي على تثبيت البناية الجديدة على بعد ثلاثين ياردة من البناية السابقة على ان يشيد في الفراغ الكائن بين البنايتين

(٤٢٥) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 75.

(٤٢٦) (IOR) /P&S/20/C248A, p. 75-76.

(٤٢٧) . Zewmer, op. cit., p. 129.

مكتباً مشتركاً متصلاً بدائرتي التلغراف العثماني والبريطاني بباين لأمكان تبادل البرقيات بينهما وأخذت حكومة الهند على عاتقها تشييد ذلك المكتب ولكن بدون أن تحتفظ بملكيتها<sup>(٤٢٨)</sup> ، وبذلك حققت ما كانت تصبو إليه . وفي ٨ نيسان ١٨٦٤ عندما بدأت المواصلات التلغرافية بين الفاو والهند عن طريق الكابل البحري الممتد تحت البحر إلى أبو شهر<sup>(٤٢٩)</sup> ، كانت لاتزال هناك فجوتان تحولان دون الاتصال بأوروبا أحدهما قرب اقترنة والآخرى إلى جوار خافقين في الأراضي الإيرانية . وبعد اخماد الاضطرابات العشائرية وتسوية المشاكل الادارية أستؤنف العمل في مد الاسلاك لاتمام الخط التلغرافي الذي يربط أوروبا بالهند ، وفي ٢٧ كانون الثاني ١٨٦٥ ، انجز الخط التلغرافي الهندي الاوربي عندما ارسلت اولى البرقيات بنجاح من نقطة الاتصال النهائي قرب القرنة إلى الهند<sup>(٤٣٠)</sup> عبر الفاو وميناء أبو شهر وجاسك وكراچي من جهة ومن القرنة إلى بريطانيا عبر بغداد وديار بكر وسيواس وسكوتاري واسطنبول من جهة اخرى<sup>(٤٣١)</sup> ، وخلال شهر شباط ١٨٦٥ ، وجدت عدة برقيات طريقها من الهند إلى بريطانيا ولكن الخط التلغرافي كان لايزال يواجه عدة مشاكل منها عدم كفاءة الموظفين في محطات التلغراف العثمانية والايرانية حيث ان البرقية كانت تستغرق وقتاً امدته خمسة ايام للوصول من كلكتا إلى لندن<sup>(٤٣٢)</sup> .

---

(IOR) L/P&S/20/C248A, p. 76.

(٤٢٨)

(٤٢٩) كان طول الكابل البحري بين الفاو وأبو شهر ١٥٢ عقدة

بحرية = ٢٨١٦ كم .

Lorimer, 2, p. 2413.

(٤٣٠)

(٤٣١) آدموف ، المصدر السابق ، ص ٤٤ .

Lorimer, 2, p. 2414.

(٤٣٢)

وكانت أعمال المحطات الممتدة من الفاو الى بغداد ومن بغداد الى خانقين ومن بغداد الى اسطنبول ومنها الى الحدود النمساوية لا تزال مخيبة الآمال حيث ان البرقية المرسلة من لندن الى الهند في عام ١٨٦٦ كانت لاتصل الى اسطنبول في أقل من عشرة ايام من ارسالها من لندن ، واقترحت اللجنة المشرفة على الخدمات التلغرافية على الدولة العثمانية مد خطين للتلغراف من اسطنبول باتجاه فينا احدهما عن طريق البوسنة والآخر عن طريق صربيا<sup>(٤٣٣)</sup> .

وعقد مؤتمر في عام ١٨٦٧ من قبل رجال التلغراف الاوربي لدراسة الاقتراح وبعد مناقشته تمت الموافقة على مد خط من اسطنبول الى صربيا فالنمسا وسويسرا وفرنسا<sup>(٤٣٤)</sup> .

وحتى عام ١٨٦٩ كانت المواصلات التلغرافية لا تزال دون مستواها المطلوب في تقديم الخدمات العامة ، رغم ان التعريفة التي كانت سائدة عام ١٨٦٨ والبدغة خمسة باونات لكل عشرين كلمة بين الهند وبريطانيا عبر الاراضي العثمانية واربعة باونات وشلنان وستة بنسات عبر الاراضي الايرانية قد قللت الى باونين وسبعة عشر شلنا لكل عشرين كلمة ، وباون وعشرة شلنان لكل عشر كلمات لكلا الطريقين<sup>(٤٣٥)</sup> .

وفي عام ١٨٧٠ قدم اقتراح لزيادة التعريفة بالنسبة للخدمات التلغرافية بين الهند واوروبا المارة عبر الاراضي العثمانية الى اربعة باونات وعشرة شلنان لكل ٢٠ كلمة ، ولكن في مؤتمر روما الذي أمتد من كانون الاول ١٨٧٠ الى كانون الثاني ١٨٧١ ، قدم الممثل البريطاني

---

Lorimer, 2, pp. 2419-2421.

(٤٣٣)

Ibid, p. 2422.

(٤٣٤)

Ibid, p. 2427.

(٤٣٥)

اقتراحا بتخفيض التعريفة الى اربعة باونات لكل كلمة (٤٣٦) . وفي هذا العام تراوحت إيرادات رسوم التلغراف من الخط المار عبر العراق بين ٤ - ٥ آلاف ليرة عثمانية شهريا (٤٣٧) .

وفي ١٥ تشرين الثاني ١٨٧٣ اجري تعديل على التعريفة واصبح بالامكان ارسال تلغراف من عشرة كلمات بمبلغ باونين مع تعريفة خاصة لكل كلمة تزيد على الكلمات العشر الاولى (٤٣٨) .

وبعد مؤتمر سنت بطرسبرغ في ١٨٧٥ تمت الموافقة على ان تكون أجور البرقية اعتبارا من كانون الثاني ١٨٧٦ (٥٥) فرنكا (٤٣٩) لكل كلمة بين الهند وبريطانيا عن طريق طهران والسويس وخمسة غرنكات عن طريق الفاو واندولة العثمانية .

ومنذ عام ١٨٧٥ بهرت الشركات التجارية وجماعة التجار العراقيين بالاستفادة من الخدمات التلغرافية على نطاق اوسع في معاملاتها التجارية والاتصال بفروعها ووكالانها في داخل القطر وخارجه باللغة العربية والانكليزية ، وساهمت تلك الخدمات الى حد كبير في تطوير تجارة القطر وتوسيع وتسهيل عمليات الصفقات التجارية الداخلية منها والخارجية (٤٤٠) .

---

Lorimer, 2, p. 2425.

(٤٣٦)

(٤٣٧) الزوراء ، العدد ، ٢١٥ ، ١٢ ذي القعدة ، ١٢٥٨ هـ .

Lorimer, 2, 2425.

(٤٣٨)

(٤٣٩) كل ٢٥ فرنكا = باون واحد .

٤٤٠ يمكن الاطلاع على صورة برقيتين توضحان أهمية التلغراف في تسهيل المعاملات التجارية ، ادناه نصهما وعلى غرارهما كانت تساهم البرقيات بين لبصرة ومناطق اخرى من الخليج والهند والمواني الاوربية في تسهيل المعاملات التجارية :

وفي مؤتمر برلين الخاص بالشؤون التلغرافية الذي عقد في عام ١٨٨٢ اتخذ قرار بتخفيض أجور البرقية المرسلة عبر الأراضي العثمانية من خمسة فرنكات الى ٥ فرنكا لكل كلمة (٤٤١) \* وكلما كانت تخفيض اجور البرقيات كلما كانت تستفيد منها المؤسسات التجارية \*

ونظرا لانتعاش التجارة في ثمانينيات القرن التاسع عشر في منطقة الخليج العربي وللازدیاد النفوذ البريطاني في المنطقة قررت الدولة العثمانية في عام ١٨٨٦ بناء حصن الفاو عند مصب شط العرب على بعد ٦٨٠ ياردة جنوب دائرة التلغراف البريطاني (٤٤٢) لتكون على نية مما يجرى في رأس

الى بصرة - آرتين بغداد (اسم تاجر في البصرة) \*  
نحول تسلمكم عشرة آلاف ومائتين واحد شامي من جانين (اسم تاجر في البصرة على اشيل (اسم تاجر آخر في البصرة) \* حين القبول خبرنا بالتيل (التلغراف) ٦ مارت ١٢٩١ رومي (آذار ١٨٧٥) المرسيل هكتار (اسم شركة تجارية) بغداد  
وجواب هذه البرقية :-

الى بغداد - هكتار  
« اشيل » ما حاضر (غير موجود) يقولون بالفيلية (المجمرة) خيرونا خاطرکم حواله عشر آلاف مائتين كسور : شامية (كذا) كيف نعمل  
٦ مارت ١٢٩١ رومي \*

وقد حسمت هذه القضية التجارية المتعلقة بتحويل مبالغ من تاجر على آخر بعد ست برقيات متبادلة في غضون سبعة ايام كان من الصعب حسمها باقل من ستة شهور بدون وسيطة التلغراف \* انظر نصوص البرقيات في :  
(PRO) FO/195/1076, pp. 250-251.

Lorimer, 2, p. 2426.

(٤٤١)

(٤٤٢) (PRO) FO/78/4901, Turkish Fort At Fao on the Shatt El-Arab 1887-1890, 26 March, 1887.

انظر ايضا بحث الفاو الفصل الثاني

الخليج من نشاط بريطاني \* وأحتجت بريطانيا بشدة على قرار الدولة العثمانية ، واوزت إلى دائرة التلغراف في الفاو بمراقبة النشاط العثماني وأقترحت عليها المباشرة بتوسيع وترميم بناية التلغراف هناك لتحويلها إلى حصن بريطاني عند الحاجة واستحضرت إدارة التلغراف في عام ١٨٨٧ أحجار البناء من ميناء بوشهر بواسطة السفن إلا أن السلطات العثمانية المحلية في البصرة حالت دون تنفيذ ذلك وأحيل الأمر إلى اسطنبول وبعد مراسلات دامت عام صدرت الأوامر إلى والي البصرة بالموافقة على ترميم البناية الطينية نفسها بالحجر دون أن تجرى أي توسيع فيها<sup>(٤٤٣)</sup> .

ومنذ ذلك الحين اشتد الصراع العثماني البريطاني على رأس الخليج العربي لاسيما بعد تزايد النشاط الألماني في الامبراطورية العثمانية ، وزادت أهمية الفاو في نظر بريطانيا عندما حصلت ألمانيا على امتياز مد سكة حديد بغداد إلى الخليج العربي وغدت الخدمات التلغرافية ضرورة جدا لكل الأطراف لا للأغراض التجارية فحسب وإنما للأغراض السياسية والاستراتيجية أيضا ، وكانت تلك الخدمات تتم عن طريق خطين للتلغراف يقع مكتب أحدهما في محلة المقام (العشار) وهو يخص الاتصالات الداخلية والآخر في مدينة البصرة وبواسطة كان بالامكان الاتصال بسائر الجهات المرتبطة به في العالم ، وكان هذا الخطان يتصلان من جهة الفاو حيث هناك محطتان للتلغراف أحدهما عثمانية والآخرى بريطانية يتسم الاتصال بينهما بالهند ، ومن جهة أخرى كان الخط التلغرافي في البصرة يمتد إلى القرنة حيث يتفرع إلى فرعين أحدهما بمحاذاة الفرات مارا بهور الجمار وسوق الشيوخ والناصرية والسماعة والديوانية والجللة وينتهي في

بغداد ، والآخر من القرنة الى العمارة وعلى الغربي وكوت الامارة بحيث  
يتشعب الى شعبتين احدهما تتوجه الى الحي والشرطة والاخرى تنتهي الى  
بغداد ، ومن بغداد كان الخط يمتد بمحاذاة دجلة الى الموصل وديار بكر  
وسواس وسكوتاري واسطنبول حيث يتصل بسائر المدن الاوربية المربطة  
به ، كما ان فرعا آخر من التلغراف كان يمتد من بغداد الى ساقين حيث  
يتصل بالخط الايراني الذي بدوره يتصل بالهند (٤٤٤) .

ورغم ان محطة التلغراف قد شيدت في المحمرة عام ١٨٩٠ لتسهيل  
الخدمات التجارية الا ان الخط التلغرافي الذي يربطها بالمدن الداخلية  
وبالعاصمة الايرانية كان لا يزال غير منجز لاسيما المسافة بين المحمرة  
والاحواز ، لانه لا بد من امرار الاسلاك تحت نهر الكارون قريب  
الاحواز ليتسنى ربطها بخط شوشتر الذي يربط بدوره بخط  
طهران (٤٤٥) . ورغم اتمام الخط فيما بعد الا ان مشاكل أقطاعه كانت  
كثيرة لدرجة ان التجار كانوا يفضلون ارسال برقياتهم من الاحواز الى ميناء  
بوشهر ليم تقلها من هناك كبريد عادي الى المحمرة (٤٤٦) .

وفي مطلع القرن العشرين تعددت جنسيات الشركات المتاجرة مع  
الخليج العربي واقبلت على الاستفادة من الخدمات التلغرافية لاسيما بعد  
توسيع التجارة الخارجية العراقية (٤٤٧) وطالبت بتخفيض اجور التلغراف ،

---

(٤٤٤) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، صص ١٠٠ - ١٠١ .

Mohamerah, C.T.R., 1890, p. 5. (٤٤٥)

Arabistan C.T.R., 1907, p. 4. (٤٤٦)

(٤٤٧) انظر بحث الشركات .

ووافقت اللجنة العليا للتلفراف الاوربي بعد مناقشة تلك  
الطلبات على اجراء التخفيض الذي تم في آذار ١٩٠٢  
واعقبه تخفيض آخر في آب ١٩٠٥ عندما اصبحت اجزرة الكلمة  
الواحدة للبريقة المرسلة من الهند الى لندن عبر طهران والسويس شلنين  
فقط . اما تلك المرسلة عبر الاراضي العثمانية فاصبحت اجزرتها شلنا  
واحداً وعشرة بنسات وتمهدت حكومة الهند بتحمل الخسارة التي قد  
تتبع من جراء ذلك التخفيض ولمدة عشر سنوات (٤٤٨) وذلك تسهيلا  
للعاملات التجارية ، وحفاظا على مصالحها السياسية والاستراتيجية وغدت  
دائرة التلفراف في القاو بالنسبة لها الركيزة التي تستند عليها لتركيز  
نفوذها وتوسيعه في المنطقة ، والعين الساهرة لرصد كل التحركات سواء  
كانت عثمانية أم أوربية تجارية أم عسكرية .

في سنة ١٩٠٥ ، عندما تم تخفيض التكلفة المرسلة من الهند الى لندن عبر طهران والسويس شلنين فقط ، اما تلك المرسلة عبر الاراضي العثمانية فاصبحت اجزرتها شلنا واحداً وعشرة بنسات وتمهدت حكومة الهند بتحمل الخسارة التي قد تتبع من جراء ذلك التخفيض ولمدة عشر سنوات (٤٤٨) وذلك تسهيلا للعاملات التجارية ، وحفاظا على مصالحها السياسية والاستراتيجية وغدت دائرة التلفراف في القاو بالنسبة لها الركيزة التي تستند عليها لتركيز نفوذها وتوسيعه في المنطقة ، والعين الساهرة لرصد كل التحركات سواء كانت عثمانية أم أوربية تجارية أم عسكرية .

في سنة ١٩٠٥ ، عندما تم تخفيض التكلفة المرسلة من الهند الى لندن عبر طهران والسويس شلنين فقط ، اما تلك المرسلة عبر الاراضي العثمانية فاصبحت اجزرتها شلنا واحداً وعشرة بنسات وتمهدت حكومة الهند بتحمل الخسارة التي قد تتبع من جراء ذلك التخفيض ولمدة عشر سنوات (٤٤٨) وذلك تسهيلا للعاملات التجارية ، وحفاظا على مصالحها السياسية والاستراتيجية وغدت دائرة التلفراف في القاو بالنسبة لها الركيزة التي تستند عليها لتركيز نفوذها وتوسيعه في المنطقة ، والعين الساهرة لرصد كل التحركات سواء كانت عثمانية أم أوربية تجارية أم عسكرية .

في سنة ١٩٠٥ ، عندما تم تخفيض التكلفة المرسلة من الهند الى لندن عبر طهران والسويس شلنين فقط ، اما تلك المرسلة عبر الاراضي العثمانية فاصبحت اجزرتها شلنا واحداً وعشرة بنسات وتمهدت حكومة الهند بتحمل الخسارة التي قد تتبع من جراء ذلك التخفيض ولمدة عشر سنوات (٤٤٨) وذلك تسهيلا للعاملات التجارية ، وحفاظا على مصالحها السياسية والاستراتيجية وغدت دائرة التلفراف في القاو بالنسبة لها الركيزة التي تستند عليها لتركيز نفوذها وتوسيعه في المنطقة ، والعين الساهرة لرصد كل التحركات سواء كانت عثمانية أم أوربية تجارية أم عسكرية .



## الفصل الرابع

صادرات البصرة ووارادتها عبر الخليج العربي

١٨٦٩ - ١٩١٤



## تمهيد :

في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، توسعت حركة التصنيع في عدة اقطار اوروبية ، وبدأت تجارة بريطانيا التي سبقت تلك الاقطار صناعيا بالتقلص مع معظمها نتيجة ارتفاع التعريفات الكمركية المفروضة على الواردات الى تلك الاقطار ، ولمحاولة تلك البلدان الاستفادة من موادها الخام في صناعاتها بدلا من تصديرها . ولكن هذا التقلص قابله تعاظم في التجارة البريطانية مع اقطار الشرقيين الادنى والاقصى . فبينما كانت بريطانيا وقبل قرن من الزمان تستورد من الهند والصين المواد الاستهلاكية اخذت في هذه الآونة تستورد منهما المواد الخام المختلفة الضرورية لصناعاتها<sup>(١)</sup> .

وبعيا لذلك فكرت باحياء الطرق القصيرة القديمة عبر الشرق الاوسط التي كانت قد هجرت قبل ثلاثة قرون تقريبا<sup>(٢)</sup> . ورغم انها لم تكن قد توصلت في خمسينات القرن التاسع عشر الى الوسيلة الملائمة للمواصلات المارة بالشرق<sup>(٣)</sup> ، لكنها كانت على الاقل قد استقرت على قرار نهائي فيما يتعلق بعدم السماح لوقوع تلك الطرق بايدي القوى المنافسة لها وهذا القرار دفعها الى تبني سياستها الداعية الى وحدة اراضي الامبراطورية العثمانية والحفاظ عليها من اي انتهاك لاحرصا منها على تلك الوحدة وانما دفاعا عن مصالحها في المنطقة التي ادعت بانها حققتها نتيجة نضال طويل ومزير !!<sup>(٤)</sup> .

---

Stavrianos, op. cit., pp. 319-320.

(١)

(٢) انظر ص ٣٠٤ .

(٣) انظر بحث البريد .

Bennett, op. cit., p. 643.

(٤)

ومنذ بداية ستينات القرن الماضي حدثت تغيرات هائلة في التجارة الدولية وبخاصة في تجارة الخليج العربي والبصرة لاسباب عديدة: كان اهمها تخفيض التعريفة الكمركية العثمانية على السلع المصدرة من اراضيها عام ١٨٣٩<sup>(٥)</sup> ، ولتنظيم المواصلات البخارية بين الموانئ الهندية والبصرة مروراً بموانيء الخليج المختلفة في عام ١٨٦٢<sup>(٦)</sup> ، وربط هذه الموانئ بشبكة من الخطوط التلغرافية خلال (١٨٦١-١٨٦٥)<sup>(٧)</sup> ، وتأسيس عديد من مكاتب البريد في المنطقة منذ عام ١٨٦٤<sup>(٨)</sup> ، وتزايد فروع الشركات التجارية في موانيء الخليج<sup>(٩)</sup> ، بالإضافة الى تأثير الحرب الاهلية الامريكية ١٨٦١-١٨٦٥ في تحويل خط البواخر من المحيط الاطلسي الى المحيط الهندي والخليج العربي<sup>(١٠)</sup> الا ان فتح قناة السويس للملاحة عام ١٨٦٩ ساهم في اتصال منطقة الخليج باوروبا بشكل مباشر وحدثت تغيرات هامة اخرى في تجارة المنطقة وبخاصة البصرة نتيجة تأسيس خطوط ملاحة مباشرة رخيصة بين لندن والبصرة وسائر موانيء الخليج الاخرى<sup>(١١)</sup> ، هذا من جهة ومن جهة اخرى اسفرت جهود مدحت باشا الاصلاحية في العراق (١٨٦٩-١٨٧٢) عن توحيد الولايات العراقية وتغير وسائل الانتاج

(٥) انظر بحث الرسوم الكمركية في الفصل الاول .

(٦) يمكن تتبع التفاصيل في بحث البريد .

(٧) يمكن الاطلاع على التفصيلات في بحث التلغراف في الفصل الثالث .

(٨) انظر بحث البريد .

(٩) انظر بحث الشركات التجارية .

(١٠) (IOR) L/P&S/20/C248A, L. Pelly Political Resident, Persian Gulf to Government of Bombay No. 41, Dated. Bushire, 23rd August 1864.

(١١) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث .

لاسيما الزراعية منها وتطوير وسائل المواصلات النهرية والبحرية ، كما اعطت مساهمة الداعية الى فرض السيادة العثمانية على سواحل وجزر الخليج العربي بعدا جديدا لمنطقة رأس الخليج حيث تبوأ البصرة في خضمها مركزا سياسيا واستراتيجيا خاصا بالاضافة الى مركزها التجاري التاريخي المتميز الذي هو مركز العراق ايضا<sup>(١٢)</sup> ، لذلك اتجهت صوبها انظار الدول الصناعية وفي مقدمتها بريطانية ساعية للحصول على ما تنتجه او يصل اليها من محاصيل وسلع من الداخل بطرق مائية رخيصة ومن الاقطار المجاورة لها بطرق برية آمنة مقابل تصريف سلعها الصناعية .

لقد تناولنا في ثنايا الفضول السابقة احيانا العوامل المؤثرة على تجارة البصرة والخليج العربي ، كطبيعة الانتاج وحالة السكان الاجتماعية وعلاقات المنطقة السياسية ونوع الاتفاقيات التجارية المعقودة بين اقطارها والمعمولة بها وتطرقنا الى احوال القطر الداخلية ومستوى دخل الفرد فيها وطبيعة اجهزته الادارية واشرنا الى تأثير الظروف الدولية والقيود والحواجز الكمركية وفصلنا في دور المواصلات الملاحية ومكاتب البريد والبرق وفروع الشركات مثلما بينا معوقات التجارة من فيضانات متكررة وآفات زراعية واوبئة وامراض وافدة ومنازعات عشائرية وبقدر ما وفرت لنا الوثائق والمصادر الاولية من معلومات ، واستحاول في الصفحات اللاحقة بيان صادرات البصرة ووارداتها ودورها في تجارة الخليج العربي خلال الفترة موضوعة البحث والتي لا يمكن تتبع تطورها بما معزل عن معرفة العوامل الاساسية التي اشرت اليها قبل قليل وناقشناها في الفضول السابقة .

---

(١٢) يمكن تتبع ذلك في حملة الاحساء ونتائجها السياسية والاقتصادية في الفصل الثاني .

## آ - الصادرات :

رغم ان معظم الصادرات من ميناء البصرة قبل افتتاح قناة السويس كانت عبارة عن تجارة «الترانسيت» القادمة اليها من كل من ايران وبلاد الشام الا ان هذه التجارة اخذت بالتطور منذ سبعينات القرن التاسع عشر وغدت لا تقتصر على سلع المرور فحسب وانما شملت تصدير المنتجات الزراعية والحيوانية المحلية للبصرة وما يجاورها وما كان يردها من الداخل والتي صارت تشكل نسبة عالية من صادراتها الى الدول الاوربية المتطورة اقتصاديا بالاضافة الى تصدير قسم آخر من المنتجات الى الهند وموانئ الخليج العربي والبحر الاحمر والدولة العثمانية<sup>(١٣)</sup> الا ان هذا الجزء من التصدير اصبح ضئيلا بالقياس الى ما صار يصدر الى الاقطار الاوربية الصناعية وبخاصة بريطانيا التي استحوذت على حصة الاسد من تلك الصادرات ولكي نتبع تاريخيا نمو قيمة صادرات ميناء البصرة خلال فترة البحث سنحاول استعراض معدلاتها لكل عشر سنوات تقريبا ليتسنى لنا الاطلاع على مدى التطور التجاري خلال فترة البحث<sup>(١٤)</sup> .

لقد كان معدل صادرات البصرة للسنوات (١٨٦٤-١٨٧٠) حوالي ١٢٧٠٠٠ باون استرليني<sup>(١٥)</sup> زاد في سبعينات القرن التاسع عشر الى حوالي ٧٢٢٠٠٠ باون<sup>(١٦)</sup> وهذا يعني ان تجارة الصادرات عن طريق البصرة وعبر الخليج العربي قد تضاعفت حوالي خمس مرات ونصف خلال عقد

Basra C.T.R., 1869-1870 p. 297.

(١٣)

- (١٤) يمكن الاطلاع على صادرات البصرة السنوية في الملحق رقم (١) .  
(١٥) لقد تم احتساب معدل السنوات ١٨٦٤ - ١٨٧٠ لاقرب عدد صحيح . انظر التفاصيل في الملحق رقم (١) .  
(١٦) لقد تم تقدير ذلك على أساس حمولة البواخر السوادة الى البصرة خلال السبعينات انظر الملحق رقم ٩ .  
...

واحد من الزمن ، اما المعدل اللاحق للسنوات ( ١٨٨٧-١٨٩٠ ) فكان ١٠٤٠٠٠ باون<sup>(١٧)</sup> ويبدو واضحا بان الزيادة لم تكن هائلة .كسابقتها الا انها لم تكن قليلة ايضا ويعود ذلك الى عدم قدرة وسائل انتاج القطر الزراعية والرغوية المتاحة انئذ بالحقا بالطلبات الاورية المتزايدة من جهة وللعوائق الطبيعية والسياسية والادارية التي اعترضت طريق تطور المواصلات النهرية في ثمانينات القرن التاسع عشر من جهة اخرى والتي استمرت قائمة طيلة السنوات العشر اللاحقة ايضا<sup>(١٨)</sup> ، لذا لو تمعنا في معدل صادرات البصرة للاعوام (١٨٩٢ - ١٩٠٠) البالغ ١١٥٧٠٠٠ باون<sup>(١٩)</sup> فاننا لانرى سوى زيادة طفيفة قياسا الى زيادة العقد الذي سبقه . اما معدل قيمة الصادرات للعقد الاول من القرن العشرين فانه وصل الى ١٤٧٨٠٠٠ باون<sup>(٢٠)</sup> والزيادة كبيرة بشكل واضح وسيبها تطور الملاحة النهرية وبخاصة تأسيس الشركة الحميدية التي حلت محل شركة عمان العثماني<sup>(٢١)</sup> ولسماع السلطات العثمانية العليا لشركة لنج في العراق لسحب المقطورات وراء بواخرها<sup>(٢٢)</sup> ، مما سهل نقل المنتجات الزراعية والحيوانية من اعالي القطر الى البصرة بقصد تصديرها الى الخارج .

(١٧) انظر الارقام التفصيلية في الملحق رقم ١ .

(١٨) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث .

(١٩) التفاصيل في الملحق رقم ١ .

Basra C.T.R., 1892-1900.

(٢٠) التفاصيل في الملحق رقم ١ .

Basra C.T.R., 1901-1910.

(٢٠) التفاصيل في بحث المواصلات في الفصل الثالث

(٢١) يمكن الاطلاع على تفاصيل القضية في بحث شركة لنج في الفصل

الثالث .

ومن جهة أخرى ارتفع معدل صادرات القطر عن طريق البصرة خلال السنوات الثلاث التي سبقت اندلاع الحرب الأولى والممتدة بين ١٩١١-١٩١٣ الى ٢٥٧٠٠٠٠ باون<sup>(٢٢)</sup> ، وهذه الزيادة الهائلة نجمت عن اشتداد المنافسة بين الشركات الاجنبية البريطانية والالمانية والروسية والامريكية وغيرها لشراء منتجات القطر الرخيصة ، ولما وفره النقل المائي الالمانى من تسهيلات في نقل تلك المنتجات بواسطة « لنشاتها » البخارية التي سمحت لها السلطات العثمانية لأول مرة بالاشتغال بين البصرة وبغداد وبعد ان كان امتياز الملاحة في شط العرب ونهر دجلة بالنسبة للاجانب مقتصرًا على شركة لنج فقط طيلة الفترات السابقة<sup>(٢٣)</sup> .

ولو قارنا هذا المعدل الاخير لصادرات البصرة بمعدل قيمة الصادرات للسنوات الأولى من البحث لكان لنا بان قيمة تجارة الصادرات في ميناء البصرة قد تضاعفت عشرين مرة خلال فترة البحث<sup>(٢٤)</sup> . وفي الوقت الذي لا يستطيع ان تتجاهل دور البصرة التجاري المتميز في عموم منطقة الخليج العربي قبل افتتاح قناة السويس ، نلمس وضوح هذا الدور في سبعينات القرن التاسع عشر ، عندما استمرت البصرة تصدر الى موانئ الخليج كثيرا من منتجاتها المحلية ومن السلع التي كانت تستورد من قبل تجارها .

ولو اخذنا عام ١٨٧٣ كنموذج لهذا العقد لوحدنا ان صادرات البصرة

(٢٢) التفاصيل في الملحق رقم ١ .  
Basra C.T.R., 1911-1913.

(٢٣) للاستزادة انظر الفصل الثالث .  
٢٥٧٠٠٠٠ معدل قيمة الصادرات للعوام ١٩١١ - ١٩١٣  
(٢٤) حاصل قسمة :  $\frac{2570000}{20} = 128500$   
١٢٧٠٠٠ معدل قيمة الصادرات للعوام ١٨٦٤ - ١٨٧٠



الى ميناء بوشهر كانت كبيرة ، حيث كانت تزودها بمختلف انواع التمور  
والعصص « وعصارة النمبر » واوراق الحناء وحطب الوقود وباخنطة  
والشعير وسائر انواع البقول والجلود المدبوغة واكياس الجوت والنصب  
والنحاس والريصاص وماء الورد والسمنة والتوابل<sup>(٢٥)</sup> . ويبدو واضحا  
ان قسما من هذه السلع لم يكن من منتجات البصرة المحلية وانما كانت  
تيردها من الهند وبريطانيا ليعاد تصديرها الى موانئ الخليج ، ومن الطريف  
ان نذكر ان بعض السلع<sup>(٢٦)</sup> منها كانت ترد الى البصرة من ايران عن  
طريق كرمشاه - بغداد ليعاد تصديرها الى ميناء ابو شهر وذلك لرخص  
وامن الطريق عبر العراق بالنسبة الى طريق اصفهان - بوشهر<sup>(٢٧)</sup> .

ان قيمة ما صدر من السلع الى ميناء بوشهر من البصرة خلال عام  
١٨٧٣ كانت ٥٠٥٠٩ باون استرليني<sup>(٢٨)</sup> من مجموع واردات بوشهر  
الإجمالية البالغة ٤٦٠٢٩٢<sup>(٢٩)</sup> وهذه القيمة كانت تشكل حوالي  $\frac{1}{8}$  تلك

(٢٥) IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf  
Admin. Reports for the years 1873-1883, E. C. Ross,  
Bushire Residency for the years 1873-1874, pp. 17-35.  
(IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf,

(٢٦) مثل الحناء ، وماء الورد .  
(٢٧) انظر التفاصيل عن اجور الشحن عبر هذه الطرق في الفصل  
الثالث .

(٢٨) لقد ورد الرقم في الوثائق ٥٠٥٠٩٢ روبية . وتم تحويله الى  
باونيات على أساس كل عشر روبيات تساوي باونا واحداً وهو السعر السائد  
آنذاك .  
(٢٩) ورد الرقم في التقرير ٤٦٠٢٩٢٥ روبية وتم التحويل على  
أساس كل عشر روبيات تساوي باونا واحداً ، مصادر هذه الأرقام : التقرير  
المبشر اليه في الهامش رقم ٢٥ من هذه الصفحة .

التجارة • وفي نفس العام (١٨٧٣) صدرت البصرة الى البحرين الخيل والحمير والقطن الخام والتمور الطازجة والجافة والدبس والبقول والجلود والجلود المدبوغة والسمنة والاسماك والسمن والميموجات والحرير الخام والسكر المخروطي والتبغ والصوف والعباءات الايرانية بقيمة ١٠٦٨٠٣ باون ، علما بان الواردات الكلية للبحرين في تلك السنة بلغت ٣٢٨٧٢٧ باون وهذا يعني بان البصرة كانت تساهم في ثلث الصادرات الى ميناء البحرين ، ومن الواضح ان بعض هذه السلع لم تكن من منتجات البصرة وانما مستوردة لاغراض اعادة التصدير (٣٠) •

ورغم ان صادرات البصرة الى «الامارات العربية» خلال عام ١٨٧٣ تبدو قليلة الا انها كانت تتناسب مع قلة واردات تلك الامارات آتت التي كانت في الغالب تستورد ما تحتاج اليه من مواد غذائية من البصرة • قيمة صادرات البصرة من السمنة والقمح والتمور خلال العام المشار اليه الى امانة (ابو ظبي) بلغت (٧٠٠) باون من اصل وارداتها البالغة (١٤٣٩٥) باون (٣١) والى (دبي) بلغت (٩٠٠٠) باون من مجموع وارداتها البالغة (٥٨٩١٠) باون (٣٢) • والى (الشارقة) بلغت (٦٠٠٠) باون من اجمالي

---

(IOR) 958/G/12, Muscat and Persian Galf. (٣٠)

Admin. Reports Ross, Bushire Residency for the years 1873-1874, p. 55.

وردت الارقام في الاصل ١٠٦٨٠٣٥ روبية و ٣٢٨٧٢٧٥ روبية على التوالي •

(٣١) الارقام في الاصل ٧٠٠ روبية و ١٤٣٥٠ روبية على التوالي • Ibid. p. 67.

(٣٢) الارقام في الاصل ٩٠٠٠٠ و ٥٨٩١٠٠ روبية على التوالي • Ibid, p. 68.

وارداتها البالغة (٧١٠٠٠) باون<sup>(٣٣)</sup> . والى (العجمان) (١٢٠٠) باون من اصل (٩٦٤٧) باون<sup>(٣٤)</sup> . والى (ام القوين) (٢٤٠٠) باون من مجموع وارداتها البالغة ١٣٢٩٢ باون<sup>(٣٥)</sup> والى (رأس الخيمة) ٨٠٠ باون من مجموع وارداتها البالغة ١١٨١٧ باون<sup>(٣٦)</sup> . وهذا يعني بأن ما صدر الى «الامارات العربية» خلال عام ١٨٧٣ بلغ ٢٠١٠٠ باون من قيمة وارداتها البالغة (١٧٩٠٦١) باون وهي نسبة تقارب الـ ٩/١ من وارداتها الكلية<sup>(٣٧)</sup> .

ولو قارنا بعض هذه الارقام بقيمة صادرات البصرة الى بعض موالي اسخليج العربي في عقد لاحق ، لوجدنا ان البصرة قد صدرت الى البحرين في عام ١٨٨٢ على سبيل المثال سلعا قيمتها (٧٣٥٠٨) باون من اصل واردات

---

(٣٣) الارقام في الاصل ٦٠٠٠٠ و ٧١٠٠٠٠ روبية على التوالي .  
Ibid, p. 69.

(٣٤) الارقام في الاصل ١٢٠٠٠ و ٩٦٤٧٥ روبية على التوالي .  
Ibid, p. 70.

(٣٥) الارقام في الاصل (٢٤٠٠٠) و «١٣٢٩٢٥» روبية على التوالي .  
(IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf, 1973-1874,  
p. 71.

(٣٦) الارقام في الاصل (٨٠٠٠) و (١١٨١٧٥) روبية على التوالي .  
Ibid, 72

باون يساوي عشر روبيات وهو السعر السائد آنئذ . للاستزادة عن أسعار النقود انظر الملحق .

(٣٧) هذه النسبة هي حصيلة تقسيم مجموع الصادرات الى مجموع الإمارات العربية على اجمالي واردات الامارات خلال عام ١٨٧٣ .

البحرين البالغة (٣٤٣٨٠٦) باون<sup>(٣٨)</sup> . اي أكثر من ١/٥ من وارداتها وهي نسبة تقل عن مثيلتها في العقد السابق لأسباب منها تجدد الصراع العثماني البريطاني بشأن السيادة على البحرين في ثمانينيات القرن التاسع عشر .

اما صادرات البصرة الى « الامارات العربية » خلال عام ١٨٨٢ فانها بلغت (٦٧٥٢) باون من اصل ما استوردته « الامارات » جميعا من بضائع بلغت قيمتها ٢٧١٥٢٨ باون<sup>(٣٩)</sup> . وفي الوقت الذي تشير هذه الأرقام الخاصة بالامارات العربية الى ان البصرة لم تساهم سوى في ٤٠/١ من وارداتها الاجمالية فانها تؤكد ايضا بان الامارات عوضت ذلك انقص بمزيد من الواردات من الهند التي ارتبطت بحكومتها باتفاقيات وتعهدات منعها من الاتصال بالدولة العثمانية ، ذلك المنع الذي كان جزءا من خطة حكومة الهند في تقييد اعتماد شيوخ الامارات العربية على البصرة والدولة العثمانية كخطوة أولى لأنكار التلاحم السياسي بين تلك الامارات والحكومة العثمانية التي كانت البصرة تمثلها<sup>(٤٠)</sup> . ومنذ ان توقفت الدولة العثمانية في نهاية اثمانينات عن ملاحقة حقوقها في مياه الخليج العربي لأسباب داخلية

---

(IOR) 957/6/12, Muscat and Persian Gulf, Ross, (٣٨)  
Bushire, Residency for the Years 1882-1883, pp. 88-97.

لقد وردت الأرقام في الاصل (٧٧١٨٣٥) و (٣٦٠٩٩٦٥) روبية على التوالي وتم تحويلها على أساس الباون يساوي ١٠٠ روبية وهو السعر السائد في بداية الثمانينيات من القرن التاسع عشر .

(IOR) 957/6/12, Muscat & Persian Gulf, 1882-83, (٣٩)  
pp. 115-123.

وردت الأرقام في الاحصائيات التفصيلية التي تشير الى قيمة صادرات كل سلعة على انفراد بالروبية وكان مجموعها الاجمالي ٧٠٩٠٠ و ٢٨٥١٠٤٥ روبية على التوالي وتم تحويلها على اساس الباون يساوي ١٠٠ روبية .  
(٤٠) انظر التفاصيل في الفصل الثاني ، مشكلة العديد .

وخارجية<sup>(٤١)</sup> ، تمهد الطريق لبريطانيا للاستحواذ على تجارة المنطقة برمتها ، واخذت البضائع الهندية والبريطانية تترى على موانئ الخليج العربي ، لتستبدل بمنتجاتها المحلية ، ولم يعد هناك فرق بين ما تستورده البحرين او الامارات او بوشهر او حتى البصرة نفسها لان القائمين بالنشاط التجاري في هذه الموانئ اصبحوا من البريطانيين او من التبعية البريطانية او من المرتبطين بالشركات التجارية البريطانية التي فتحت لها فروعا في سائر موانئ الخليج والتي باشرت بشراء ما يتوفر في المنطقة من سلع يمكن تصديرها الى الهند او بريطانيا او الى مكان آخر يحقق الربح . وظلت البصرة من بين موانئ الخليج الاخرى متميزة في صادراتها وذلك لكثرة منتجاتها المحلية من تمر وجيوب وصفوف وما كان يردھا من الداخل ومن الاطراف من منتجات زراعية وحيوانية بحكم دورها التاريخي في المنطقة ومما يؤكد ذلك استمرار تفوق البصرة في صادراتها طيلة فترة البحث على موانئ الخليج الاخرى الشهيرة فعلى سبيل المثال صدر ميناء بوشهر عام ١٩٠٠ ما قيمته ٧١٠٣٣٧ باون من السلع<sup>(٤٢)</sup> . والبحرين ٦٣٦٣٢٧ باون<sup>(٤٣)</sup> . والمحمرة ١٥١٧٢٥ باون<sup>(٤٤)</sup> . في حين بلغت قيمة صادرات البصرة في نفس العام - الذي يصح ان يكون

(٤١) انظر عن الصراع العثماني البريطاني حول البحرين في الفصل الثاني .

(٤٢) (IOR) Sels. India, 385, Admin. Reports. C. A. (٤٢)  
Kemball, Bushire Residency, 12 March, 1901, p. 31.

وردت الارقام اصلا ١٠٦٥٥٠٦٦ روبية وتم التحويل على اساس الباون يساوي ١٥ روبية . انظر الملحق .

(٤٣) الرقم في الاصل ٩٥٤٤٩١٥ روبية . Ibid, pp. 119-126.

(٤٤) Mohammerah C. T. R., 1900-1901, p. 35.

نموذجاً للتناسب للإعوام السابقة واللاحقة ١٥٦١٢٧٦ باون<sup>(٤٥)</sup> . اي  
 اكثر من ضعف صادرات بوشهر وضعفين ونصف من صادرات البحرين  
 واكثر من عشرة اضعاف صادرات المحمرة . ولتوضيح هذا الدور اكثر  
 نقول عندما ازدادت قيمة صادرات المحمرة عام ١٩١٢ وبلغت قيمتها  
 ٤٢٢٢٤٩ باون<sup>(٤٦)</sup> تلك القيمة التي تعتبر اعلى ما وصلت اليه صادرات  
 المحمرة منذ عام ١٨٩٠ عندما نشر اول تقرير احصائي عنها ، نجد ان  
 قيمة صادرات البصرة اصبحت في نفس العام ٣٢٤٦٠٠٠ باون<sup>(٤٧)</sup> اي  
 اكثر من سبعة اضعاف ونصف من قيمة صادرات المحمرة ، ومن هذا يتضح  
 دور البصرة التجاري في منطقة الخليج ويوضح سبب اصرار بريطانيا  
 لمحاظ على الوضع الراهن في المنطقة ، ووقوفها في وجه المساعي الاوربية  
 الاخرى التي كانت تحاول الوصول الى البصرة او المرور عبرها الى رأس  
 الخليج العربي وهي السياسة التي ظلت تتبعها منذ ثمانينات القرن التاسع  
 عشر بعين اليقظة والحذر ولكن ما ان اشرف القرن على نهايته حتى لاح  
 في الافق ما يشير الى تطور التجارة الاجنبية غير البريطانية في منطقة  
 الخليج الامر الذي اقلق بريطانيا كثيرا وكان من جملة العوامل التي دفعتها  
 الى تغيير سياستها التقليدية اتجاه الدولة العثمانية .

ولو استعرضنا السلع والمنتجات المصدرة من ميناء البصرة خلال العقد  
 الاول من القرن العشرين لوجدنا ان دول اوروبية اخرى اخذت تنافس  
 بريطانيا في أستيراد ما تحتاج اليه اسواقها ومصانعها من منتجات زراعية  
 وحيوانية فالتمور بسائر انواعها المعبأة بالاكياس او في الصناديق او المكبوسة

Basra C. T. R., 1901, p. 7. (٤٥)

Arabistan C.T.R., 1913, pp. 16-17. (٤٦)

Basra C. T. R., 1912, pp. 14-15. (٤٧)

في الجلود والخصاف لم تعد تصدر الى بريطانيا والهند والدولة العثمانية فحسب وانما الى النمسا والمجر والولايات المتحدة بالامريكية وموانيء الشرق الادنى وروسيا واستراليا ايضا(\*) . والشعير الذي كان يصدر برمته الى بريطانيا والهند صار يصدر الى المانيا ويصح القول نفسه ايضا على محصول القمح ، اما الشلب والرز فصارا يصدران بالاضافة الى بريطانيا والدولة العثمانية وموانيء الخليج الى المانيا ايضا ، ورغم ان الدخن والهرطمان والذرة ظلت تصدر الى بريطانيا والهند وموانيء الخليج العربي وموانيء البحر المتوسط الا ان السمسم صار يصدر الى فرنسا ، واقتصر صندير العفص على اسواق بريطانيا ولكن الصمغ وجد له اسواقا في فرنسا والمانيا بالاضافة الى بريطانيا التي كانت تحتكر استيراده والصوف<sup>(٤٨)</sup> الذي كان مخصصا لمصانع بريطانيا صار يصدر بالاضافة اليها الى كل من فرنسا والمانيا والولايات المتحدة وكذلك شعر الماعز . اما الجلود والجلود المدبوغة فلم تعد اسواقها مقتصرة على بريطانيا وانما اخذت تنافسها المانيا ايضا ، وتجارة عرق السوس<sup>(٤٩)</sup> التي بدأت اصلا مع الولايات المتحدة الامريكية اخذت فرنسا وبريطانيا تتاجران به ايضا والسجاد المحلي والايرواني المستورد وجد له اسواقا في فرنسا والمانيا بالاضافة الى اسواقه التقليدية في بريطانيا والدولة العثمانية ، وظلت اسواق بومباي في الهند هي المركز الرئيس لتجارة الخيل المصدرة من البصرة<sup>(٥٠)</sup> .

---

(\*) انظر بحث التمور في هذا الفصل .

(٤٨) انظر بحث الصوف من هذا الفصل .

(٤٩) التفاصيل في بحث السوس من هذا الفصل .

(٥٠) انظر بحث صادرات الخيل من البصرة .

وسنحاول في الصفحات اللاحقة تناول اشهر الصادرات من ميناء البصرة وتتبع تأريخها من سنة الى اخرى مع بيان دور الاقتصاد الرأسمالي في تحديد حجم واسعار تلك المنتجات ، وبقدر ما وفرت لنا الوثائق والمصادر من معلومات ، اما السلع الثانوية المصدرة من ميناء البصرة فيمكن الاطلاع على تطورها من الاحصائيات الملحقه بهذا البحث<sup>(٥١)</sup> .

قبل افتتاح قناة السويس او على وجه التحديد خلال الفترة (١٨٦٦ - ١٨٦٧) كانت قيمة ما صدر من القمح من البصرة هي (٢١٠٨) باون ومن الشعير ١٥٨ باون وذلك لعدم وجود الطلب الخارجي عليهما رغم توفر العرض في اسواق البصرة<sup>(٥٢)</sup> . وفي عام ١٨٦٩ لم يتم زراعة مساحات واسعة بالحبوب بسبب فشل تصدير المنتجات في السنوات السابقة ، لدرجة كاد الانتاج لا يكفي لسد الاستهلاك المحلي<sup>(٥٣)</sup> ولم يتحسن وضع تجارة الحبوب في عام ١٨٧٠ رغم ازدياد المساحات المزروعة الجديدة بفضل اصلاحات مدحت باشا ، سواء في مجال توزيع الاراضي او توفير البذور للفلاحين وكان من المؤمل ان يتحسن سوق القمح في عام ١٨٧١ نتيجة تلك الجهود ولتزايد الطلب الاوربي الا ان عدم هطول الامطار في اعالي القطر في اوانها وبمقادير كافية ادى الى قلة الحاصل وبالتالي الى

---

(٥١) لقد تم رصد هذه المنتجات والاقطار المصدر اليها من مختلف التقارير التجارية للاعوام ١٩٠١ - ١٩١٣ ، وقد نظمت لذلك ملحقا يمكن الاطلاع عليه في الملحق رقم (١) .  
Basra C.T.R., 1866-1867, p. 34. (٥٢)

وردت اصلا ٢٣١٨٩٨ قرش وتم التحويل على أساس كل ١١٠ قرش تساوي باونا .  
Basra C. T. R., 1868-1869, p. 386. (٥٣)



ارتفاع الاسعار حيث وصلت في اذار ١٨٧١ الى ١٨ باونا و ١٣ شلن وستة بنسات للطن الواحد<sup>(٥٤)</sup> . لذا اضطرت السلطات المحلية الى منع تصديره للخارج لتوفيره في الاسواق المحلية . وقد ساعد هذا الاجراء على تخفيض اسعاره الى ١٤ باونا و ٨ شلنات للطن الواحد في اوائل مايس ١٨٧١<sup>(٥٥)</sup> ، وبسبب استمرار الحظر<sup>(٥٦)</sup> مالت الاسعار الى الانخفاض حتى بلغت في ايلول من عام ١٨٧٢ الى ٨ باونات و ٥ شلنات و ٣ بنسات للطن الواحد<sup>(٥٧)</sup> وفي تشرين الاول من نفس العام اصبحت اسعاره سبعة باونات و ١١ شلن<sup>(٥٨)</sup> . واستمر الانخفاض حتى بلغ في عام ١٨٧٣ ستة باونات و شلنين وثلاث بنسات في بغداد<sup>(٥٩)</sup> . وعند ذلك رفع الحظر عن تصديره وزادت مرة اخرى نسبة الاراضي المزروعة بالقمح بصورة كبيرة لمواجهة الطلب

Diary, No. 9, 25 March 1871.

وردت في الاصل ٥٥٠ قرش رائج للوزنة الواحدة انظر ملحق النقود والموازن .

(٥٥) الزوراء ، ١٣٩ ، ٩ صفر ١٢٨٨هـ / اوائل مايس ١٨٧١ .  
وردت في الاصل قرشين للحقة الواحدة وتم التحويل على أساس ان الطن يساوي ٧٩١ حقه وان الباون الاسترليني كان يساوي في المعدل ١١٠ قروش .

(٥٦) الزوراء ، ١٦٩ ، ٢٥ جمادى الاولى ١٢٨٨هـ / آب ١٨٧١ .  
(٥٧) الزوراء ، ٢٨٢ ، ١٥ رجب ١٢٨٩هـ / ايلول ١٨٧٢ .  
(٥٨) الزوراء ، ٢٨٦ ، ٢٩ رجب ١٢٨٩هـ / تشرين الاول ١٨٧٢ .  
(٥٩) الزوراء ، ٣٢٧ ، ٥ محرم ١٢٩٠هـ / ١٨٧٣ . ورد السعر اعلاه في جانب الكرخ من بغداد ، اما اسعار الشورجة فكانت اكثر بقليل والارقام بالاصل ٣٤ بارة للحقة الواحدة في الكرخ ٣٦ بارة للحقة في الشورجة وجرى التحويل على أساس كل ٧٩١ حقة = طن واحد وكل ٤٠ بارة = قرش وكل ١١٠ قروش = باون .

الخارجي الذي ازداد في السنين الاخيرة لدرجة اصبح المعروض منه في السوق في اواخر عام ١٨٧٤ يفوق الطلب ، لذا انخفضت اسعاره بصورة فجائية وبلغت في كانون الثاني من عام ١٨٧٥ باونا واحدا و ١٦ شلنا للطن الواحد<sup>(٦٠)</sup> ، ونتيجة لمنافسة المصدرين في شراء كميات كبيرة منه لارسالها الى الخارج ارتفعت اسعاره من جديد في آذار ١٨٧٥ الى أربعة باونات و ١٧ شلنا وبسعين للطن الواحد<sup>(٦١)</sup> وفي مايس نفس العام هبط السعر الى ثلاثة باونات و ١٢ شلنا للطن بسبب اكفاء المصدرين في ذلك العام<sup>(٦٢)</sup> . وهكذا نجد بان الطلب الخارجي بات يحدد سعر القمح في البصرة مثلما صار يتحكم في مقاديره نتيجة ارتباط سوق البصرة بالسوق الخارجية بصورة واضحة .

ومن جهة اخرى سببت المنافسة الحادة بين المصدرين في البصرة في عام ١٨٧٧ لشراء كميات كبيرة من القمح والشعير ، شحة هذين المحصولين في اسواق البصرة لدرجة بات يخشى من المجاعة ، لذلك وجه وكيل والي البصرة محمد منير رسالة الى القنصل البريطاني فيها يعلمه بقرار حظر تصدير القمح الى الخارج طالبا منه تعميم ذلك القرار على الشركات التجارية البريطانية العاملة في البصرة مستثيا العقود السابقة تاركا لاصحابها فترة ثلاثة ايام لتصديرها ، ويبدو ان المصدرين عمدوا الى تنظيم عقود مزيقة بتواريخ سابقة الامر الذي ادى بوكيل الوالي الى تحذيرهم وتذكيرهم

(٦٠) الزوراء ، ٥٠٦ ، ١ ذي الحجة ١٢٩١هـ / كانون الثاني ١٨٧٥ .

ورد ان سعر القمح تردى كثيرا حتى اصبح عشر بارات للحقة الواحدة .

(٦١) الزوراء ، ٥٢٢ ، ١٨ صفر ١٢٩٢هـ / آذار ١٨٧٥ ، ورد في

الاصل ٢٧ بارة للحقة الواحد .

(٦٢) الزوراء ، ٥٣٣ ، ٢٨ ربيع الاول ١٢٩٢هـ / مايس ١٨٧٥ ،

ورد في الاصل ٢٠ بارة للحقة الواحدة .

بالعقاب الصارم الذي سيناله المتلاعبون بالعقود<sup>(٦٣)</sup> . وفي كانون الاول ١٨٧٧ حاول بعض المصدرين ارسال شحنات من القمح الى الخارج الا ان جموعا من الاهلين توجهت الى الميناء واجبرت سبعا من السفن كانت محملة بالقمح على افراغ حمولتها<sup>(٦٤)</sup> . ونتيجة لاجراءات السلطة وموقف الاهلين هبطت اسعار القمح في البصرة هبوطا كبيرا واستغل تجار الحبوب رخص الاسعار وبادروا الى شراء كميات كبيرة منها وخزنها في مستودعاتهم بانتظار رفع قرار الحظر على تصديره ولكن ذلك اثار هياج الشعب وتدخلت السلطة بطرح كميات كبيرة من القمح المخزون الى الاسواق وبذلك هدأت الاوضاع واطمأن الناس على قوتهم وساهم ذلك الاجراء على انخفاض اسعاره بشكل كبير الامر الذي ادى بالسلطات المحلية الى الموافقة في شباط ١٨٧٨ على استئناف التصدير الى الخارج<sup>(٦٥)</sup> ، وقد شاهد السائح جيري في اذار من هذا العام كميات كبيرة من القمح مكدسة في ارصفت ميناء البصرة تنتظر البواخر والسفن التي تحملها الى الخارج<sup>(٦٦)</sup> ويبدو ان رفع قرار الحظر ادى الى اقبال المصدرين على شراء ما هو مطروح في الاسواق مما ادى الى شحة الحاصل من جديد في بداية صيف عام ١٨٧٨ لدرجة اضطرت السلطات العثمانية الاستجابة لهياج الاهلين وبادرت الى منع حوالي تسعين سفينة محملة بالقمح كانت في طريقها من الكوت والشرطة

(PRO) FO/602/55.

(٦٣)

رسالة محمد منير باشا المؤرخة في ٨ شوال ١٢٩٤هـ الى القنصل البريطاني في البصرة . ربما اتخذ القرار نتيجة اندلاع الحرب للروسية العثمانية وحاجة الدولة الى ارسال كميات من القمح الى الجبهة .

Diary, No. 19, 3 Dec. 1877.

(٦٤)

Diary, No. 19, /Feb. 1878.

(٦٥)

Geary, op. cit., Vol. I. pp. 92, 241.

(٦٦)

والشيخ سعد الى البصرة بقصد تصديرها الى الخارج وذلك خوفاً من  
المنجاعة المرتقبة<sup>(٦٧)</sup> . وفي تشرين الاول ١٨٧٨ قامت احدى البواخر  
التابعة لشركة لويد النمساوية المتعاقدة مع الحكومة العثمانية بنقل كميات  
من القمح الى جدة لتغطية حاجة المسلمين ابان موسم الحج<sup>(٦٨)</sup> .

لقد سبب ازدياد الطلب الاوربي المستمر وقلة الامطار في موسم  
١٨٧٩ ، ارتفاع اسعار القمح حتى بلغت عشرة باونات و ١٨ شلن للطن<sup>(٦٩)</sup>  
واستمرت الاسعار بالارتفاع حتى غدت ١٧ باونا للطن في عام ١٨٨٠<sup>(٧٠)</sup> .  
لذا اضطرت السلطة مرة اخرى الى منع تصديره الى الخارج لضمان  
توفيره للاهلين ولما توفر رفعت قرار الحظر .

وفي عام ١٨٨٦ اجتاحت العراق موجة من الجراد اتت على معظم  
حاصلات الجبوب ، لذا قررت السلطات منع تصدير القمح والشعير الى  
الخارج<sup>(٧١)</sup> ، ومنعت حوالي ٦٠-٧٠ سفينة محملة بالقمح من التوجه  
الى البصرة لكي لا تصدر الى خارج القطر<sup>(٧٢)</sup> وفي آب ١٨٨٦ اصبح سعر  
الطن من القمح تسعة باونات و ١٠ شلنات<sup>(٧٣)</sup> . وفي تشرين الاول شح

---

Diary, No. 19, 18 July, 1878. (٦٧)

Diary, No. 20, 1 Oct. 1878. (٦٨)

Diary, No. 31, 4 August, 1879. (٦٩)

ورد في اليوميات ٣٢٠ قرش رائج للوزنة الواحدة وقد تم التحويل  
على أساس الوزنة تساوي ٦٠ حقة وكل ٤٦٦ قرش رائج يساوي باونا  
استرلينيا وهو سعر التحويل انئذ .

Diary, No. 21, 5 April. 1880 (٧٠) ورد ٥٠٠ قرش رائج للوزنة

Diary, No. 28, 3 April, 1886. (٧١)

Diary, No. 28, 18 April, 1886. (٧٢)

(٧٣) ورد ٣٣٥ قرش رائج للوزنة  
Diary, No. 28, "August, 1886

محصول القمح والشعير في الاسواق بسبب استمرار موجات الجراد خلال عامي ١٨٨٥ و ١٨٨٦ لذا عمدت الحكومة الى الغاء الرسوم الكمركية المفروضة على استيراد القمح من الخارج بغية توفيره للشعب خوفاً من المجاعة<sup>(٧٤)</sup> . ومن جهة اخرى لم يكن محصول القمح في اقليم عربستان وافرا في هذه الاعوام ليستطيع سد نقص البصرة وانما كان هو الآخر نادرا<sup>(٧٥)</sup> ، مما ادى الى ارتفاع اسعاره في منطقة الخليج العربي برمتها وبشكل كبير لدرجة تم استيراد كميات كبيرة من القمح من الهند لتزويد اسواق بوشهر وبندر عباس وريغ والبصرة<sup>(٧٦)</sup> . اما موسم عام ١٨٨٧ فانه ابتلى بموجة الجراد مثلما واجه شحة الامطار<sup>(٧٧)</sup> الامر الذي ادى بالسلطات العثمانية الى الاستمرار في فرض الحظر على تصديره ولكن موسم عام ١٨٨٨ عوض السنوات السابقة العجاف وكان موسما كريما زاد فيه الانتاج بشكل وافر لدرجة اصبح سعر الطن من القمح باونين وعشرة ثلثات<sup>(٧٨)</sup> . واستؤنف التصدير بعد رفع قرار الحظر ولكن تنافس

(٧٤) الزوراء ، ١٢٨٧ ، ٢٩ محرم ، ١٣٠٤ هـ و ١٢٨٩ ، ٦ صفر ١٣٠٤ هـ / ١٨٨٦ .

(٧٥) (IOR) V/23/50/Sels. India, 229, Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

(٧٦) (IOR) V/23/53/ Sels. India., 245, Report on the Trade of South Persia for the year 1887, p. 32.

Basra C.T.R., 1887, p. 1. (٧٧)

ورد في الاصل ٤٠٠ قران للطغاف الواحد وتم التحويل على اساس كل قران يساوي ١٣ قرشا رائجا والطغاف يساوي حوالي طن ونصف .  
(٧٨) Diary, No. 31, 25, April, 1888.

ذكر في يومياته بان سعر الوزنة من الحنطة كان قبل عام ٩٠ قرشا رائجا .

المصدرين على شرائه من الاسواق ادى الى ارتفاع اسعاره بشكل فجائي ووصل الى ١١ باونا وثمانية شلنات للطن<sup>(٧٩)</sup> . ووافق ذلك زيادة في اجور الشحن على ظهر البواخر بين بغداد والبصرة اضطر معها التجار الى نقل محصول القمح بواسطة السفن المحلية البطيئة الى البصرة ، لذا لم تكن الكميات المصدرة في عام ١٨٨٨ كبيرة<sup>(٨٠)</sup> ، وقد تكدست كميات كبيرة من المحصول في الاسواق ومن جهة اخرى صادف ان كان انتاج موسم ١٨٩٠ وافرا مما سبب هبوطا في الاسعار وبالتالي زيادة في التصدير حتى بلغت قيمة ما صدر منه في هذا العام ضعف قيمة ما صدر في عام ١٨٨٩ . وكان من المنتظر ان يكون التصدير اوسع لولا امتناع فريق من المجهزين على بيع حاصلاتهم بالاسعار السائدة ، لذا ارتفعت الاسعار بشكل حاد في نهاية الموسم<sup>(٨٢)</sup> . وتدخلت الحكومة للحد من الاسعار خوفا من المجاعة نظرا لعدم قدرة الاهلين على الشراء بتلك الاسعار العالية التي سادت السوق واصدرت امرا بمنع التصدير الى الخارج<sup>(٨٣)</sup> ونتيجة لهذا القرار طرح المجهزون مخزونهم من القمح في الاسواق وانخفضت اسعاره بشكل فجائي الى باونين للطن الواحد<sup>(٨٤)</sup> وعندها سمحت السلطة للمصدرين باستئناف عملهم وادى ذلك القرار الى انتعاش الاسعار اولاً ثم

Diary, No. 31, 25, April, 1888. (٧٩)

ورد ان سعر الحنطة اصبح اليوم ٤٠٠ قرش رائج للوزنة الواحدة .  
Baghdad C. T. R., 1887-88, p. 2. (٨٠)

Basra C.T.R., 1890, pp. 2-3. (٨١)

كانت قيمة صادرات عام ١٨٨٩ هي ٩١٣٤١ باون في حين اصبحت القيمة في عام ١٨٩٠ تساوي ١٨٣٥٣٠ باون .

Basra C. T. R., 1890, p. 2. (٨٢)

Diary, No. 35, 20 August, 1890. (٨٣)

Diary, No. 35, 14 Nov. 1890. (٨٤)

=

ارتفاعها الى سبعة باونات وسبعة شلنات للطن الواحد في عام ١٨٩١<sup>(٨٥)</sup> وكان من المنتظر ان يكون موسم عام ١٨٩١ وافر الانتاج وان يقابله مزيد من الطلب الاوربي على حد تعبير القنصل البريطاني في البصرة الذي اضاف بان « لتجارة القمح قابلية هائلة على التوسع غير المحدود فيما اذا استقرت الحكومة المحلية وزادت كثافة السكان في القطر<sup>(٨٦)</sup> » .

وفي عام ١٨٩٢ تم تصدير ما قيمته ١٦٠٠٠٠ باون من القمح و ١٢٣٧٥١ باون من الشعير الى الخارج<sup>(٨٧)</sup> . كان بعضه الى ميناء بوشهر الايراني نظرا لشحة القمح في ايران خلال هذا العام<sup>(٨٨)</sup> ، ومن الجدير بالذكر ان تجارة الحبوب في منطقة عربستان كانت بيد التجار البصريين الذين اعتادوا ارسال وكلائهم الى جنوب ايران لشراء الحبوب منها وارسالها الى البصرة بغية توحيدها وتصديرها من ميناء البصرة الى الدول الاوربية وموانئ البحر الاحمر والشرق الادنى في غالب الاحيان<sup>(٨٩)</sup> .

---

اصبح سعر القمح في بداية الامر ٧٥ قرشا رائجا للوزنة الجديدة التي وزن ٧٨ حقة ثم ارتفعت قليلا وصارت ٩٠ قرشا رائجا .  
Diary, No. 36, 11 Nov. 1891. (٨٥)

ورد في الاصل . ٤ قران للطن الواحد وتم التحويل على اساس كل قران يساوي ١٣ قرشا رائجا والطن يساوي حوالي طن ونصف .  
Basra C.T.R., 1890, p. 2. (٨٦)

Basra C.T.R., 1893, p. 9. (٨٧)

(IOR) V/23/63 Sels. India 304 Report on the (٨٨)

Trade and Commerce of Southern Persia and Mohamerah for the year 1897, p. 25.  
Mohamerah C. T. R., 1894, p. 20. (٨٩)

وفد صدر معظم القمح في عام ١٨٩٢ الى الاسواق البريطانية مما سبب انخفاضا في اسعاره في تلك الاسواق<sup>(٩٠)</sup> ومن ثم اثرت تلك الاسعار المنخفضة على تحديد حجم التصدير من ميناء البصرة في السنة القابلة حيث هبطت قيمة الصادرات في عام ١٨٩٣ الى ٤٥٠٠٠ باون فقط والشعير الى ٧٨٠٢٥ باون<sup>(٩١)</sup> . وهكذا نجد بان سوق البصرة ارتبطت تماما بسوق لندن التي باتت تتحكم في اسعاره ، ومن جهة اخرى شهدت اسواق البصرة نشاطا واضحا خلال الشهور الاولى من عام ١٨٩٤ في تصدير القمح نظرا للارتفاع الطفيف الذي طرأ على اسعاره في اسواق لندن ولكن بعد تلك الشهور من النشاط هبطت اسعاره من جديد في بريطانيا الا ان المجهزين لم يدركوا تماما تلك الحقيقة الاقتصادية وذلك الارتباط بالسوق الخارجية واصروا على اسعارهم السابقة لذا امتنعت الشركات المصدرة عن الشراء ، واضطر المنتجون الى تخفيض اسعارهم ، وعندما تحسنت اسعار لندن من جديد ، استأنف المصدرون تجارتهم وبادروا الى شراء كميات القمح المطروحة في السوق بعد ان هبطت اسعارها قليلا وبذلك حققوا الفوائد المطلوبة ورغم ذلك لم يصدر من البصرة خلال عام ١٨٩٤ سوى ما قيمته ٧٩٥٦١ باون من القمح<sup>(٩٢)</sup> ، وفي عام ١٨٩٥ تحسنت اسعار القمح في ميناء بوشهر قياسا الى اسعاره في البصرة ، لذا فان كميات كبيرة مما كان يرسل من عربستان عادة الى البصرة ارسلت في هذا العام الى بوشهر من اجل تصديرها من هناك بدلا من تصديرها عن طريق ميناء البصرة كالمعتاد<sup>(٩٣)</sup> ولكن رغم ذلك كان محصول القمح

Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(٩٠)

Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(٩١)

Basra C.T.R., 1894, pp. 7, 9.

(٩٢)

(IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the

(٩٣)

Trade and Commerce of Southern Persia for the year 1895, p. 18.



الوارد الى البصرة كثيرا في عام ١٨٩٥ كما ان الطلب عليه كان ملائما  
 وصدر منه ما قيمته ١٨١١٦٩ باون وحقق تجارة الارباح المغرية بسبب  
 ارتفاع اسعاده في اسواق لندن<sup>(٩٤)</sup> . اما الاعوام الثلاثة اللاحقة فانها  
 كانت اعواما عجافا بالنسبة لانتاج القمح ، حيث لم يصدر من ميناء البصرة  
 في عام ١٨٩٧ سوى ما قيمته ٤٢٠٠ باون<sup>(٩٥)</sup> . وفي عام ١٨٩٨ ما قيمته  
 ٥٠٥٥ باون<sup>(٩٦)</sup> ، ورغم ارتفاع اسعار القمح في الاسواق الخارجية ورغم  
 ازدياد الطلب الاوربي على القمح والشعير في البصرة الا ان الانتاج لم يكن  
 كافيا لتلبية تلك الاسواق بسبب تضرر المحاصيل بفصل الشتاء الاستثنائي  
 الجاف والقارص البرد الذي ساد العراق في ذلك الموسم<sup>(٩٧)</sup> لدرجة لم  
 يكن في مقدور السلطة العثمانية المحلية في البصرة الحصول على مقدار  
 ١٢٥ طن من القمح لغرض ارساله الى الحجاز لتلبية متطلبات الحجاج  
 فاعلنت مناقصة استيراده من الهند وتعهدت باعفاء الصفقة من الرسوم  
 الكمركية ووافقت على شرائه بسعر ١١ باونا للطن الواحد<sup>(٩٨)</sup> . وفي عام  
 ١٨٩٩ كانت صادرات القمح لانزال قليلة الا ان صادرات الشعير سجلت  
 ارتفاعا كبيرا وبلغت ١٨١٠٥٥ باون بعد ان كانت ١١٣٩٠ باون في  
 عام ١٨٩٨ .

Basra C.T.R., 1895, pp. 6, 9.

(٩٤)

Basra C.T.R., 1898, pp. 7, 9.

(٩٥)

Ibid, p. 9.

(٩٦)

Basra C.T.R., 1898, p. 7.

(٩٧)

(٩٨) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٧٤ ، ٢٤ ذي الحجة ١٣١٥ هـ /  
 مايس ١٨٩٨ . ورد في الاصل ١٠٠٠٠٠ حقة بسعة الحقة ٦١ باره .

ولم يكن سبب قلة الصادر من القمح في عام ١٨٩٩ يعود الى قلة الانتاج وانما الى صعوبة الملاحة في نهر دجلة وعدم وجود مواصلات داخلية كافية لنقل المحصول من مناطق انتاجه الى ضفاف النهر واقتصار التصدير في هذا العام على الهند بسبب ارتفاع اسعاره هناك نظرا للمجاعة التي ضربت ارجاءه خلال ذلك العام<sup>(٩٩)</sup> . ورغم ان قيمة صادرات القمح قد تضاعفت في عام ١٩٠٠ وبلغت ٣٥٣٧٥ باون الا ان كمية المصدر منه كانت قليلة في حين كانت الزيادة هائلة في تصدير محصول الشعير عندما بلغت قيمة المصدر منه ٣٨٢١٢٢ باون<sup>(١٠٠)</sup> . وفي عام ١٩٠١ صدر ما قيمته ٣١٦٨٣ باون من القمح الى بريطانيا في حين كانت قيمة ماسدر من الشعير في نفس العام ٢٤٤٢٦٢ باون<sup>(١٠١)</sup> . اما عام ١٩٠٢ فكان عاما مخيبا للآمال بالنسبة لانتاج الجبوب بصورة عامة بسبب قلة هطول الامطار وحتى تلك المقادير التي انتجت بالقرب من ضفاف الانهار وغدت جاهزة للتصدير في شهر تموز الا ان انخفاض مناسيب مياه الانهار في هذا الموسم حال دون استطاعة السفن نقل المحاصيل الى البصرة وذلك لاستحالة الملاحة في نهر دجلة ، لذا اضطرت السفن الى الانتظار حتى موسم الخريف عندما يرتفع منسوب المياه ثانية ولكن الطبيعة عاكست تجارة الجبوب في ذلك العام حيث هطلت الامطار بصورة مبكرة وافسدت كثيرا من الحاصلات التي كانت على ظهر تلك السفن المكشوفة وهي في طريقها الى البصرة<sup>(١٠٢)</sup> ومع ذلك صدر من القمح ما قيمته ٨٢٩٦ باون ومن

Basra C. T.R., 1899, pp. 3, 8, (٩٩)

Basra C.T.R., 1901, pp. 3, 7. (١٠٠)

Ibid, p. 7. (١٠١)

Basra C.T.R., 1902, p. 3, (١٠٢)

الشعير ما قيمته ٧٩٧٨٦ باون في وقت مبكر من الموسم<sup>(١٠٣)</sup> . وفي السنوات اللاحقة كسدت تجارة القمح في البصرة ولاسيما ما كان يصدر منه الى اسواق بريطانيا واقتصرت الصادرات على موانيء البحر الاحمر والخليج العربي ولم يكن سبب الكساد النقص في الانتاج وانما في صعوبة المواصلات وارتفاع اجور الشحن التي حرمت وصول محاصيل كثيرة من الجبوب من اعالي القطر الى ميناء<sup>(١٠٤)</sup> . ويبدو ان المصدرين اقبلوا في هذه الفترة على محصول الشعير اكثر من القمح وذلك لحاجة حقول الدواجن البريطانية اليه ولاستخدامه في صناعة الجعة ولان القمح بات يخلط بنسبة عالية من الاوساخ وكسل الطين بحيث غدا لا يلائم الاسواق البريطانية<sup>(١٠٥)</sup> التي اخذت تستورد ما تحتاج اليه من امريكا الشمالية واستراليا<sup>(١٠٦)</sup> . ورغم ان الكميات المصدرة من القمح من ميناء البصرة في عام ١٩٠٦ هبطت الى النصف الا ان قيمة ما صدر منه قد نضاعف ، وذلك بسبب ارتفاع اسعاره ومن الجدير بالذكر ان معظم الصفقات ارسلت الى جدة وموانيء الخليج العربي<sup>(١٠٧)</sup> وفي العامين اللاحقين كان الحاصل من القمح والشعير وفيرا جدا والصادرات منها واسعة للغاية حيث بلغت قيمة ما صدر من القمح لعامي ١٩٠٧ و ١٩٠٨ (٢٠٨٦٤٧) باون و (٢٤١٠٩٣) باون على التوالي ومن الشعير ما قيمته (٤٢٦٠٧٩) باون و (٣٧٠٩٧٧) باون للعامين المذكورين<sup>(١٠٨)</sup> . الا ان

Basra C.T.R., 1902, p. 8. (١٠٣)

Basra C.T.R., 1903-1905, pp. 3, 3, 3. (١٠٤)

Basra C.T.R., 1905, p. 3. (١٠٥)

Herbert Heaton, Economic History of Europe, (١٠٦)

New york 1936, pp. 438-440.

Basra C.T.R., 1906, pp. 3, 12. (١٠٧)

Basra C.T.R., 1907, pp. 4, 10. & 1908, pp. 5, 12. (١٠٨)

الذي حدث في عام ١٩٠٩ هو هبوب كبير في الانتاج والتصدير بسبب شحة الأمطار لدرجة اضطرت السلطات العثمانية الى فرض الحظر على الجبوب في شهر ايلول من عام ١٩٠٩ والذي استمر الى اواسط حزيران من العام اللاحق<sup>(١٠٩)</sup> وما ان الغي قرار الحظر على الجبوب في موسم الحصاد الجديد حتى ثارت جماعة من « عشائر ابو محمد » القاطنة على ضفاف نهر دجلة قرب العمارة ضد الدولة العثمانية مستغلة تغير الحكومة ومعبرة عن تردي اوضاعها الزراعية واعاقت تلك الثورة الملاحة في النهر وغدت السفن الشراعية لا تستطيع استئناف رحلاتها على الاطلاق ، وقد تضررت التجارة بشكل عام<sup>(١١٠)</sup> . وبضمنها تجارة الجبوب التي كانت هي السبب ايضا لقيام تلك الحركات لان افرادا معينين من العشيرة اخذوا يستغلون مساحات واسعة من الاراضي على حساب مجموعات اخرى مما كان يسبب اندلاع المنازعات العشائرية بين العشيرة الواحدة او بين فئة منها وبين السلطة التي كانت تلتزم احيانا شيخا معيناً على حساب شيخ اخر . ونتيجة للاقبال الاوربي المتزايد على القمح ولقلة انتاج المحصول في بعض الاعوام عمد المنتجون الى خلط الحاصل بالاوساخ والطين التي وصلت نسبتها احيانا الى اكثر من الثلث<sup>(١١١)</sup> .

وفي عام ١٩١٠ الغي الحظر على تصدير الجبوب وبضمنها القمح في ولاية البصرة ولكنه ظل ساري المفعول بالنسبة للقمح في بغداد ، وصدرت كميات لا بأس بها من القمح والشعير الى الخارج وصلت قيمتها ٦٦٩٠٧ باون و ٢٢٠٩٥٤ باون على التوالي ، ومن جهة اخرى تحسنت التعبئة وامتاز القمح المعبأ بالإكياس عام ١٩١٠ بالنظافة بعد ان اصر المشترون في

Basra C.T.R., 1909, pp. 5-6, 16.

Ibid, p. 11.

Ibid, p. 5.

(١٠٩)

(١١٠)

(١١١)

السنوات السابقة على عدم استلامه ان وجدوه مخلوطا بالشوائب<sup>(١١٢)</sup> .  
وامتاز عام ١٩١١ بوفرة انتاج الحبوب ، حتى صدر عن طريق البصرة  
ما قيمته ١٩٥٣٣٩ باون من القمح و ٧٧٢٠٣٥ باون من الشعير<sup>(١١٣)</sup> .  
ولحقه عام اخر وفير الانتاج واسع التصدير حتى صدر من محصولي  
القمح والشعير ما قيمتها ٢٤٣٠٥٤ باون و ١١١٨٤٩٠ باون<sup>(١١٤)</sup> على  
انوالي . ويبدو واضحا ان الزيادة كانت كبيرة في تصدير الشعير ، ولكن  
من جهة اخرى كان عام ١٩١٣ عاما مخيبا للأمال بالنسبة لكبار المنتجين  
والمصدرين وبخاصة في تصدير القمح الذي لم يصدر منه سوى ما قيمته  
١٠٠٠٩ باون ، اما الشعير فقد صدر منه ما قيمته ٣٦٣٦٩٠ باون علما ان  
اسعار الحبوب ارتفعت بنسبة تتراوح بين ١٥-٢٠٪ في هذا العام<sup>(١١٥)</sup> .  
وبات واضحا ان التذبذب في الاسعار والتفاوت في الكميات المصدرة سنويا  
اخذ يؤثر على الطبقات الفقيرة التي كان يصعب عليها الحصول على غذائها  
الاساسي في سنوات ارتفاع الاسعار او شحة الحاصل في الاسواق لدرجة  
كانت السلطات العثمانية تضطر الى استيراد القمح والدقيق من الهند  
لتلبية حاجة السكان كما فعلت في عام ١٩١٣<sup>(١١٦)</sup> .

لقد توسعت تجارة وتصدير القمح من البصرة في اواخر الفترة  
موضوعة البحث بحيث قارب عدد المشتغلين بها الـ ١٠٠٠٠ شخص بين  
تاجر ووسيط وشاحن وملاح ومنظف وخازن ... الخ غدت تقلبات  
السوق وكميات الانتاج تؤثر على مستوياتهم المعاشية صعودا ونزولا ، كما

- 
- |                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Basra C.T.R., 1910, pp. 5, 13-14. | (١١٢) |
| Basra C.T.R., 1911, pp. 12-13.    | (١١٣) |
| Basra C.T.R., 1912, pp. 14-15.    | (١١٤) |
| Basra C.T.R., 1913, pp. 5, 16-17. | (١١٥) |
| Ibid, p. 11.                      | (١١٦) |

ان انتاج الحبوب وبخاصة الحنطة والشعير لسد حاجة السوق الخارجية ،  
وارتباط الانتاج بمدى حاجة الشركات الاجنبية للمحاصيل اثر على  
العلاقات الاجتماعية السائدة في الريف بين الشيخ وافراد عشيرته وغيرها  
من علاقات ابوية عندما كان الانتاج من اجل الاستهلاك الى علاقات ربحية  
عندما بدأ الشيخ باجبار افراد عشيرته على زراعة مزيد من الاراضي  
لتحويل فائض عملهم الى محاصيل تصدر للخارج ومن ثم تتحول الى ارباح  
يتقاسمها الشيخ والشركات الاجنبية المصدرة ، كل ذلك حدث على حساب  
ارهاق الفلاحين وانهاك التربة العراقية في الوقت الذي لم يتحسن فيه  
مستوى دخل الطبقات الفقيرة من السكان في القطر \* ولئن كانت حصيلة  
دراسة تجارة صادرات الحبوب هي زيادة مضطردة في التصدير فسي  
سنوات البحث ولكن قابل تلك الزيادة زيادة اخرى في استيراد السلع  
الكمالية والاقمشة القطنية التي اثرت بدورها على زوال كثير من الصناعات  
الحرفية في القطر \*

## ٢ - التمور

تعتبر التمور من اهم حاصلات البصرة الزراعية وكانت تصدر الى  
بريطانيا وامريكا والهند وموانيء الخليج العربي والبحر المتوسط واستراليا  
ودول اخرى ، ولها عشرات الانواع الا ان تجارتها كانت تقتصر على ستة  
انواع هي الحلاوي والخضراوي اللذان يصدران الى امريكا وفرنسا  
وبريطانيا والزهدى الذي يصدر الى الهند والقطر الى موانيء الخليج  
والديري والساير حيث يصدران الى عمان واليمن وارحاء اخرى من  
شبه الجزيرة العربية (١١٧) \*

والتمور موسم يبدأ عادة من اواخر شهر اب وينتهي في تشرين

---

(١١٧) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٩ .

الثاني يفد خلاله الى البصرة التجار من الهند وايران واليمن ، واصحاب السفن من مسقط وموانيء الخليج الاخرى ومن زنجبار بالاضافة الى توافد البواخر المحيطية الكبيرة ، وكان المنتجون والمصدرون يجتمعون في بساين النخيل في ابي الخصب التي تعتبر مركزا هاما لانتاج التمور في المنطقة<sup>(١١٨)</sup> . وذلك لقطع اسعاره للموسم كله ، ومن الجدير بالذكر ان سعره كان يحدد (بالشامي)<sup>(١١٩)</sup> وهي عملة عثمانية انقرضت منذ حين ولكنها استمرت كأساس يدور حول قيمتها لتحديد اسعار التمور سنويا ، ولم يكن بمقدور المنتج او المصدر كل على انفراد ان يحدد سعر التمور خلال الموسم وانما كانت تجري في بداية الامر مساومات طويلة لذلك الغرض وغالبا ما كان المنتجون يفرضون اسعارهم لان المصدرين كانوا مرتبطين بعقود مسبقة مع الاسواق الخارجية والبواخر المحيطية وربما استورد بعضهم الصناديق الخشبية لاغراض تعبئة التمور واعدادها للتصدير ، كل ذلك كان يدفعهم في النهاية الى الرضوخ لاسعار المنتجين لاسيما اذا كان الطلب الاوربي او الخارجي عليها كبيرا ، وربما اضطر بعض المصدرين احيانا الى شراء التمور باسعار اعلى من اسعارها في اسواق لندن بسبب التعهدات المسبقة التي اشرنا اليها<sup>(١٢٠)</sup> . ورغم الاتفاق على تحديد الاسعار في بداية الموسم الا انها كثيرا ما كانت تتغير صعودا وهبوطا تبعا لتأرجح كميات العرض وتقلبات الاسعار في الاسواق الخارجية ، كما ان اجور الشحن كانت تلعب دورا كبيرا في تذبذب

---

Whigham, op. cit., p. 127.

(١١٨)

(١١٩) كانت قيمة الشامي حوالي شلنين وبنسيتين والاستيزادة عن هذه العملة وتقلبات اسعارها يراجع ملحق النقود .

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 256.

(١٢٠)

## الأسعار (١٢١) •

كان اعداد التمور للتصدير يتم من قبل جماعة من المواطنين ، يعملون ابان الموسم في جني والتقاط التمور ومن ثم تعبئتها في الاكياس والصناديق والسلال او كبسها في الجلود والخصاف ، ويقدم هؤلاء عادة من اطراف البصرة الى بساتين النخيل مع عوائلهم ودوابهم ودواجنهم ليمكثوا فيها اكثر من شهرين ، وكان العامل منهم يتقاضى اربعة بنسات لقاء تعبئة لصندوق واحد وزنه حوالي ٢٥ كغم وتادرا ما كان يستطيع ان يعبى اكثر من ثلاثة صناديق في اليوم الواحد ، وبعد التعبئة كانت الصناديق تنقل بواسطة «الابلام» عبر تفرعات الجداول من البساتين الى ضفاف شط العرب (١٢٣) • حيث تقام هناك سراقق واسعة وبخاصة في منطقة السراجي حيث مراكز تجميع التمور للشركات المصدرة المنعقدة (١٢٣) ، وكان وكيل المنتج يتسلم وصلا من وكيل المصدر كلما سلمه مجموعة من تلك الصناديق ليتم تصفية الحساب في آخر الموسم بين المنتجين والمصدرين على اساس تلك الايصالات (١٢٤) •

ولو حاولنا استعراض تجارة التمور في البصرة لوجدنا ان معدل عدد السفن التي كانت تصل الى ميناء البصرة سنويا في موسم التمور فقط وفي النصف الاول من القرن التاسع عشر كان حوالي ١٥٠ سفينة شراعية متوسط حمولة كل منها ستون طنا ، وذلك لنقل التمور الى موانئ

---

(١٢١) عن اجور الشحن واثرها في الاسعار انظر الفصل الثالث

Harris, op. cit., p. 330.

(١٢٢)

No. 150/H6

(١٢٣) المركز الوطني للوثائق •

Dates Collecting and Embarking Station blow

Saraji 26 Sep. 1917.

Harris, op. cit., p. 330.

(١٢٤)



الخليج والهند<sup>(١٢٥)</sup> . ولم يتغير الحال كثيرا حتى بداية الستينات من القرن المذكور حيث كانت البصرة حتى عام ١٨٦٤ لانزال تنتج حوالي ٣٣٠٠٠ طن من التمور كان يتم استهلاك نصفها محليا فيما يصدر النصف الثاني الى موانئ الخليج والهند وقليل منها الى بريطانيا<sup>(١٢٦)</sup> . وكثيرا ما كانت الآفات الزراعية واسراب الجراد والفيضانات المتكررة والرياح الشمالية الباردة وموجات الغبار تسبب هبوطا فجائيا في الانتاج وكان ذلك يؤدي الى تنافس المصدرين في شراء التمور ومن ثم ارتفاع الاسعار ، فعلى سبيل المثال مر بالبصرة في اوائل صيف ١٨٦٧ سرب جراد اتى على معظم ثمار النخيل قبل نضجها مما سبب نقصا هائلا في الحاصل ابان الموسم رافق ذلك ارتفاع في الاسعار بلغ حد الضعف قياسا الى معدلات السنوات الخمس الاخيرة ولم يدرك معظم المصدرين الاوربيين الذين امتنعوا تجارة التمور حديثا في البصرة طبيعة تلك التجارة وامكانية اسواقها المحدودة ، لذا فان معظم الصفقات التي عقدها مع المنتجين لم تجد من يشتريها في اسواق الهند لذا بيعت بخسارة فادحة<sup>(١٢٧)</sup> وصار ذلك درسا للمحتكرين على توحيد كلمتهم لمواجهة المنتجين مستقبلا من جهة ولدراسة حاجة الاسواق الخارجية وامكانياتها من جهة اخرى وهي السياسة التي ظل يتبعها مصدر التمور طيلة الفترة اللاحقة ، ولكن رغم حذرهم الشديد فانهم كانوا يضطرون احيانا الى الرضوخ لاسعار المنتجين العالية لاسيما في السنوات العجاف وذلك لارتباطهم المسبق بالعقود التجارية مع الاسواق الخارجية . ومن جهة اخرى اثرت موجة من الرياح الشمالية الباردة في عام ١٨٦٨ على طلع النخيل وبالتالي على حاصل التمور الذي صار معظمه حشفا ولم

Ainsworth, op. cit., p. 110.

(١٢٥)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 256.

(١٢٦)

Basra C.T.R., 1866-1867, p. 34.

(١٢٧)

نتج البصرة في ذلك العام من التمور الصالحة سوى ٢٠٠٠٠ طن  
فقط (١٢٨) \* كما ان انتاج عام ١٨٦٩ لم يزد على ٢٥٠٠٠ طن (١٢٩) \*  
في حين اصبح الحاصل اقل من ذلك بكثير في عام ١٨٧٠ (١٣٠) \*

وفي الوقت الذي زاد فيه الطلب الاوربي على التمور بعد افتتاح قناة  
السويس وانتظمت الملاحة البخارية بين البصرة والموانئ الاوربية بادد  
فريق كبير من الملاك الى شتل فساتل جديدة للنخيل لمواجهة الطلبات  
المتزايدة في السنوات المقبلة ولكن ظل حاصل التمور في سبعينات القرن  
التاسع عشر كما كان من قبل متأرجحا بسبب العواثق الطبيعية التي اشرفنا  
اليها قبل قليل \*

وفي عام ١٨٧٩ وفي ابان موسم التمور بادرت السلطات العثمانية  
المحلية في البصرة الى منع تصديره الى الخارج بسبب قلة المنتجات  
الزراعية وبخاصة الحبوب في العراق في ذلك العام واستنت من قرار  
المنع اولئك التجار المرتبطين بعقود سابقة وحددت لهم فترة خمسة عشر  
يوما فقط لتصدير تمورهم (١٣١) \* وقد تم تصدير اول شحنة منها ضمن  
الفترة المسموحة بتاريخ ١٩ اب ١٨٧٩ الى لندن تتكون من ٣٠٠٠٠  
صندوق (١٣٢) \* ثم تابعت الصفقات الاخرى حتى بلغت قيمة ما صدر من  
التمور خلال ذلك الموسم حوالي ٦٣٠٠٠ باون \* اما في عامي ١٨٨٠ و ١٨٨١  
فلم يصدر من البصرة من التمور سوى ما قيمته ٤٦١٧٨ باون و ٤٠٧١٤  
باون على التوالي (١٣٣) بسبب استمرار النقص في انتاج الحبوب في

Basra C.T.R., 1868-1869, p. 386.

(١٢٨)

Basra C.T.R., 1869-1870, p. 297.

(١٢٩)

Ibid, p. 297.

(١٣٠)

Diary, No. 21, 13 August 1879,

(١٣١)

Diary, Na. 21, 14 August, 1879

(١٣٢)

Basra C.T.R., 1884, p. 1921.

(١٣٣)

عموم القطر ، اما عام ١٨٨٢ فكان وافر الانتاج ويبدو ان الفسائل التي زرعت في سبعينات القرن التاسع عشر قد بدأت بالانتاج تباعا لان الزيادة كانت كبيرة ايضا في عام ١٨٨٣ والسنوات اللاحقة<sup>(١٣٤)</sup> .

ومن الجدير بالذكر ان الشركات البريطانية ( كرى - مكنزى ) ولنج و ( موير تويدي ) كانت تسيطر على معظم تجارة تصدير التمور<sup>(١٣٥)</sup> .

وفي عام ١٨٨٦ عمدت السلطات العثمانية المحلية في البصرة مرة اخرى الى منع تصدير التمور الى الخارج بسبب ندرة الجبوب في القطر وبخاصة القمح نتيجة لانتشار الجراد في ذلك العام وقد ارسل والي البصرة كتابا الى نائب القنصل البريطاني فيها يطلب منه تعميم قراره على الشركات البريطانية العاملة في مجال تصدير التمور من البصرة<sup>(١٣٦)</sup> ، وهكذا نجد ان العوائق الطبيعية وتراجع انتاج الجبوب كانت تؤثر على تجارة التمور بشكل مستمر ويبدو ان عام ١٨٨٧ كان عاما متميزا في انتاج وتصدير التمور حيث انتجت البصرة حوالي (٦٠) الف طن منها ، قامت بتصدير ٤٤ الف طن منه الى الخارج ، ٢٠٠٠٠ طن بواسطة البواخر الى لندن والموانئ الاوربية والى الولايات المتحدة الامريكية و ٢٤٠٠٠ طن بواسطة السفن الشراعية الى موانئ الخليج وايران واستراليا والهند وكانت التمور المفضلة آتية في الاسواق الاوربية والامريكية هي الحلوي بينما كان الزهدي هو المفضل في اسواق

---

(١٣٤) بلغت الكمية المصدرة ١١٨٦٨ طن . Ibid, 1921.

(١٣٥) Diary, No. 29, 8 Sep. 1886.

Basra C.T.R., 1884, p. 1920.

للاستزادة عن الشركات أنظر الفصل الثالث .  
(١٣٦) الزوراء ، ١٢٨٤ ، ١٥ محرم ١٣٠٤ هـ / تشرين الاول ١٨٨٦ .

الهند<sup>(١٣٧)</sup> اما السائر الذي صار اصطلاحا يطلق احيانا على سائر انواع التمور التجارية الاخرى غير الحلاوي والخضراوى والزهدى - فكان يصدر بكميات كبيرة الى بعض موانئ الخليج وشبه الجزيرة العربية والهند وحتى الاسواق الاوربية ايضا<sup>(١٣٨)</sup> . وقد حاولت الشركات المصدرة للتمور كرى مكنزى ودربى اندروس وميور تويدي واصفر الاتفاق فيما بينها لفرض اسعارها على المنتجين في موسم عام ١٨٨٧ الا انها لم تفلح في مسعاها<sup>(١٣٩)</sup> . ومن جهة اخرى عندما اطلعت الشركات الاجنبية بمرور الزمن على معد لاسعار التمور محليا واسعارها في الاسواق الخارجية وتمرست في التجارة بادرت الى تصدير التمور حتى بعد الموسم ، ففي شباط من عام ١٨٨٩ افلح فريق من المصدرين في ارسال كميات معتبرة من تمور السائر الى ميناء بومباي وكانت الصفقات مربحة حيث كان بالامكان شراء الكاره الواحدة من تمور السائر بحوالي عشرة باونات وعشرة شلنات في البصرة ليتم شحنها الى بومباي باجور قدرها باونين للكاره الواحدة لتباع هناك بسعر ثلاثة عشر باونا وستة شلنات وبذلك يتحقق لتجاره ربحا قدره ستة عشر شلنا في

---

Basra C.T.R., 1887, p. 2. (١٣٧)

No, 51/16 168/34. (١٣٨) المركز الوطني للوثائق

Date Disease 28/8/1916.

Diary, No. 30, 5 Sep. 1887. & 6 Sep. 1887. & 19 Sep. 1887. & 19 Sep. 1887. (١٣٩)

حددت الشركات مبلغ ٢٢٥ شامي للكاره الواحدة بالنسبة للحلاوي فيما طلب المنتجون ٢٥٠ شامي واضطرت الشركات في النهاية الى الرضوخ . للتفاصيل عن النقود والموازين انظر الملحق (١٣ و ١٤) .

الكارة الواحدة<sup>(١٤٠)</sup> ونشطت تجارة التمور في الاعوام اللاحقة بصورة واضحة ففي عام ١٨٩٠ وصلت البصرة اعداد كبيرة من السفن والبواخر في الموسم فاقت كل الاعوام السابقة وقد ارتفعت اسعار التمور تبعا لذلك في بداية الموسم لدرجة حاول بعض المنتجين جني المحصول قبل نضجه بسبب الاسعار المغرية التي سادت السوق الا ان اسواق لندن رفضت استلام تلك الصفقات المبكرة غير الناضجة مما سببت خسارة فادحة للمصدرين الذين تعلموا درسا جديدا اخرا وحاولوا من الان فصاعدا تشديد قبضتهم على عملية اعداد التمور لاجل التصدير ورفضهم استلام التمور غير الناضجة او الرديئة في البصرة وهكذا نجد ان التجار الاوربيين الذين كانوا يجهلون طبيعة تجارة هذه المادة في سبعينات القرن التاسع عشر تمرسوا تدريجيا في تلك التجارة واحتكروها تماما بمرور الزمن، لاسيما بعد توسع تجارتها عالميا وازدياد نسبة الاراضي المزروعة بالنخيل في البصرة بحوالي ٣٥٪ وقد بلغت قيمة ما صدر من ميناء البصرة من التمور في عام ١٨٩٠ حوالي ٤٤٧٠٢٤ باون<sup>(١٤١)</sup>، ولئن هبطت قيمة ما صدر منها في الاعوام الثلاثة اللاحقة قليلا حتى وصلت في عام ١٨٩٣ الى ٢٩٧٢٥٧ باون<sup>(١٤٢)</sup> الا انها ارتفعت بشكل حاد في عام ١٨٩٤

Diary, No. 33, 3 Feb. 1889.

(١٤٠)

وردت في الاصل ان سعر السائر في البصر (١١٥) شامي للكارة واجور الشحن ١٢ روبية للطن الى بومباي وان قوصرة التمر تباع في بومباي بخمسة روبيات وقد تم التحويل على اساس الشامي يساوي عشرة قروش ذهبيا والباون يساوي ١١٠ قروش ويساوي ١٥ روبية والكارة تحوي ٤٠ قوصرة وتساوي طنين ونصف . للاستزادة انظر ملحق النقود والموازين .

Basra C.T.R., 1890, p. 3.

(١٤١)

Basra C.T.R., 1893, p. 9.

(١٤٢)

ووصلت الى ١٠٧٨٦٩ باون<sup>(١٤٣)</sup> . اما سبب هبوط مبيعاتها في عام  
 ١٨٩٣ فيعود الى تفشي مرض الكوليرا في البصرة واحتجام شركة اصفر  
 التجارية عن شرائها بناء على تعليمات وصلتها من الولايات المتحدة  
 الامريكية لانها كانت المصدر الرئيس للتمور العراقية الى امريكا<sup>(١٤٤)</sup> ،  
 لذا تكدست كميات كبيرة منها في الاسواق ومن ثم هبطت اسعارها<sup>(١٤٥)</sup> .  
 وفي عام ١٨٩٤ كان المحصول وافرا جدا وحقق المصدرون الذين شحنوا  
 صفقاتهم في وقت مبكر من الموسم فوائدا جيدة ، ولكن ما ان تواردت  
 انشخات على اسواق لندن حتى غصت بها لاسيما بعد ان ارسلت اليها  
 صفقات كبيرة كان المقرر لها ان ترسل الى مرسيليا ولكنها وجهت الى  
 لندن بسبب الضريبة الجديدة التي فرضتها السلطات الفرنسية على التمور  
 العراقية المخصصة للتقطير لذا هبطت اسعارها في اسواق لندن بنسبة ٢٥٪  
 وبيع بعضها باسعار تكاد لاتسد نفقات الشراء والشحن والنقل  
 والتفريغ<sup>(١٤٦)</sup> . ومن جهة اخرى فرضت السلطات الامريكية رسوما  
 جديدة في عام ١٨٩٤ على التمور الطازجة المستوردة من البصرة وهذه  
 الضريبة هي الاخرى حددت الكميات المصدرة الى الولايات المتحدة  
 الامريكية في السنين القادمة<sup>(١٤٧)</sup> . اما عام ١٨٩٥ فلم يكن كالذي قبله  
 من حيث وفرة الانتاج ولكن رغم ذلك كان الانتاج يزيد  
 على متطلبات السوق في البصرة ولاول مرة افلح المصدرون  
 في فرض اسعارهم على المنتجين وبذلك حققوا فوائدا كبيرة ،  
 لذلك استعد المصدرون للموسم القادم وطلبوا من مجهزي

Basra C.T.R., 1894, p. 9.

(١٤٣)

Diary, No. 38, 27 Sep. 1893.

(١٤٤)

Basra C.T.R., 1893, p. 4.

(١٤٥)

Basra C.T.R., 1894, p. 6.

(١٤٦)

Ibid.

(١٤٧)

صناديق التمور تزويدهم باعداد كبيرة منها<sup>(١٤٨)</sup> ، الا ان فيضانا هائلا حدث في العراق في عام ١٨٩٦ دمر مايزيد على مليوني نخلة في منطقة البصرة وحدها كما اضر بمحصول التمور لدرجة لم يبق منه اية كمية للتصدير<sup>(١٤٩)</sup> . وفي عام ١٨٩٧ صدرت البصرة ما قيمته ٣٠٨٢٩٣ باون من التمور<sup>(١٥٠)</sup> ، اما في عام ١٨٩٨ فانها صدرت ما قيمته ٢٧١٥٣٧ باون . اما سبب قلة الانتاج فيعود الى تضرر النخيل من جراء الفيضان المروع الذي حدث في العراق عام ١٨٩٦ ، وقد ارتفعت الاسعار في هذين العامين نتيجة اصرار المنتجين واتحادهم على عدم البيع دون الاسعار التي حددوها في بداية الموسم ، ولم يستطع المصدرون ثيهم عن قرارهم بل رضخوا لاسعارهم لانهم كانوا مرتبطين بعقود مسبقة تلزمهم ارسال شحنات متفق عليها الى اسواق لندن في مواعيد معينة وهي الحقيقة التي كان يعلم بها المنتجون ، ومما شجعهم على التمسك بقرارهم محدودة الحاصل في هذين العامين ، لذا لم يحقق مصدر التمور فوائد كبيرة في بداية الموسم ولكن تلك الارباح ازدادت ابان ندرة التين في ازمير وشحته في الاسواق الاوربية حيث ازداد الطلب على التمور<sup>(١٥١)</sup> . ورغم ان الشهرين الاولين من موسم عام ١٨٩٩ قد سادها النشاط في حقل التصدير الى الهند واوروبا الا ان ذلك النشاط لم يستمر طيلة العام ولم يصدر من البصرة سوى ما قيمته ٢٩٥٢٣٣ باون رغم وفرته في اسواق البصرة<sup>(١٥٢)</sup> .

Basra C.T.R., 1895 p. 6.

(١٤٨)

Zewemer, op. cit., p. 125.

(١٤٩)

Basra C.T.R., 1898, p. 9.

(١٥٠)

Basra C.T.R., 1898, pp. 7, 9.

(١٥١)

Basra C.T.R., 1899, pp. 3, 8,

(١٥٢)

ومما يجدر ذكره ان تجارة التمور كانت تتصف بالمخاطرة لانها ضلت مرتبطة بصورة كبيرة بمحصول التين وباقي الفواكه المجففة في انحاء اخرى من العالم ، ففي حالة عدم توفر التين بشكل كاف في الاسواق فان الاطفال الاوربيين والامريكان كانوا يقبلون على مضض التمور كبديل لها ولكنهم لايسألون عنها مطلقا في حالة توفر اي نوع اخر من الفواكه المجففة (١٥٣) .

وفي عام ١٩٠١ هبت الرياح الحارة الجافة على التمور قبل نضجها واحالتها حشفا وكان العام سيئا للغاية بالنسبة للمتعاطين في تجارتها (١٥٤) ، واستمر الانتاج في عام ١٩٠٢ دون الحد الأدنى لآمال المصدرين ، وفي الوقت الذي حقق فريق منهم فوائد ضئيلة في بداية الموسم خسر معظمهم خسارة فادحة بسبب تمسك المنتجين بأسعارهم طيلة العام (١٥٥) ورغم ان الانتاج في عام ١٩٠٣ كان وافرا وبخاصة بالنسبة لتمور الحلاوي والساير الا ان المنتجين طلبوا اسعارا عالية في بداية الموسم (١٥٦) . واصروا عليها مما سبب الخسائر لطلائع المصدرين واصحاب البواخر ، اما الذين تريثوا هذه المرة فانهم استطاعوا شراء التمور بأسعار تقل كثيرا (١٥٧) عن تلك التي سادت في بداية الموسم (١٥٨) . اما الموسم اللاحق فكان مخيبا للآمال سواء بالنسبة للمنتجين او المصدرين لان الانتاج قل بنسبة

Whigham, op. cit., pp. 130-131.

(١٥٣)

Basra C.T.R., 1901, pp. 3-4.

(١٥٤)

Basra C.T.R., 1902, p. 3.

(١٥٥)

(١٥٦) طلبوا ٤٠٠ شامي للكاراة الواحدة أي حوالي ١٤٠٥ باونا

للطن الواحد .

(١٥٧) وصلت الاسعار الى ١٨٠ شامي للكاراة الواحدة اي حوالي

٦٥٠ باونا للطن الواحد .

Basra C.T.R., 1903, pp. 3-4.

(١٥٨)



٣٠٪ عن العام الذي سبقه نتيجة استمرار هبوب الرياح الشمالية الشرقية طيلة فصل الصيف والتي اثرت بشكل واضح على الثمار ، وفي الوقت اندي انخفضت فيه الاسعار كثيرا في لندن نتيجة ما صدر اليها في اواخر موسم عام ١٩٠٣ فان اسعارها في البصرة ارتفعت في عام ١٩٠٤ ارتفاعا كبيرا لعدم وجود كميات او نوعيات جيدة لان معظمها قد تضرر بالرياح الجافة وبذلك لم يحقق المصدرون اية ارباح بل وخسر فريق منهم خسارة كبيرة وقد صدر في هذا العام ما قيمته ٣١٢٧٦٧ باون ارسلت ٦٠ من هذه القيمة الى اسواق لندن وحوالي ٦٠٠٠ صندوق الى الولايات المتحدة الامريكية وقرابة ٤٠٠٠ صندوق ارسل من قبل المنتجين والتجار الوطنيين مباشرة الى روسيا كصفقة تجارية وكانت التجربة ناجحة والارباح مشجعة لما الصادرات الى النمسا فكانت قليلة الربح<sup>(١٥٩)</sup> . وما ان حل عام ١٩٠٥ حتى وجد المصدرون بان حاصل تمور الحلاوي والخضراوي هو دون المتوقع في الوقت الذي كان محصول السايير وافرا جدا وبدأ الموسم باسعار منخفضة تقريبا بسبب اتحاد المصدرين ووقوفهم عبي وجه المنتجين الذين فشلوا في التصدي لمناوراتهم لان الشركات المصدرة قد تمرست في التجارة تماما ، ولكن ما ان قارب الموسم على نهايته حتى قدمت باخرة كبيرة لشراء التمور للاسواق الامريكية وادى قدومها الى ارتفاع الاسعار بصورة فجائية وقد اتفق المنتجون هذه المرة على عدم تخفيض الاسعار الجديدة التي حددوها وساعدهم على اصرارهم قلة الانتاج بصورة عامة وشحته في الاسواق في نهاية الموسم لذا لم يحقق المصدرون الفوائد المرجوة ، بل خسر فريق منهم<sup>(١٦٠)</sup> . ورغم ان الطلب الاوربي والامريكي قد ازداد على التمور العراقية في عام ١٩٠٦

Basra C.T.R., 1904, pp. 3-4, 6.

(١٥٩)

Basra C.T.R., 1905, p. 4.

(١٦٠)

الا ان الانتاج لم يكن كافيا لسد تلك الطلبات حيث قل بنسبة تتراوح بين ٢٥-٣٠٪ عن معدله وقد ارتفعت اسعار الحلاوي والخضراوي تبعا لذلك بشكل لم يسبق له مثيل وخسر المتعاقدون خسارة فادحة وباشر بعضهم بتصدير السائر الى اسواق لندن بدلا من الحلاوي والخضراوي وبذلك غصت اسواقها بتمور السائر في الوقت الذي لم يكن هناك طلب عليها ، لذا انخفضت اسعارها في لندن مثلما انخفضت كذلك في البصرة لارتباط السوقين<sup>(١٦١)</sup> . ومن جهة اخرى اثر البرد القارص الذي ساد البصرة طيلة شتاء ١٩٠٦-١٩٠٧ على حاصل التمور بل وعلى النخيل ايضا التي تضررت كثيرا لذا فان موسم ١٩٠٧ شهد منافسة عنيفة بين الشركات الامريكية والاوروبية لشراء الحاصل في بداية الموسم واثرت تلك المنافسة على حالة السوق في لندن واضرت بها ، لان الاسواق الامريكية عادة تحتاج الى كميات كبيرة من تمور الحلاوي في وقت مبكر من الموسم لتستطيع تصريفها قبل وصول الفواكه المجففة الاخرى اليها ، لذا هي مضطرة الى دفع اعلى الاسعار في سبيل ضمان كميات منها لتصديرها في الوقت المناسب ، لهذا السبب فان اسعار التمور في البصرة كانت تنخفض دائما بعد مغادرة البواخر الامريكية المحملة بالتمور من البصرة ، هذا وقد تميز عام ١٩٠٧ بكثرة التصدير الى الولايات المتحدة الامريكية وبقلته الى بريطانيا وذلك لوجود كميات كبيرة منه في اسواقها من الموسم السابق كما ان الشحن الى الهند كان اقل من المعتاد ايضا<sup>(١٦٢)</sup> .

ومثلما شهدا عامي ١٩٠٦ و ١٩٠٧ البرد القارص قاسي صيف ١٩٠٨ من الحر اللافح والرياح الجنوبية الجافة ولاسيما في شهري

Basra C.T.R., 1906, pp. 4-5.

(١٦١)

Basra C.T.R., 1907, pp. 4-5

(١٦٢)

آب وايلول التي سببت سقوط التمور من عذوقها قبل نضجها ، وقل الطلب عليها وانخفضت اسعارها<sup>(١٦٣)</sup> . ويبدو ان القيمة المصدرة منها خلال الاعوام ١٩٠٦ - ١٩١٣ حافظت نسبيا على معدلاتها التي زادت قليلا عن ٤٠٠٠٠٠ باون<sup>(١٦٤)</sup> ، ومن جهة اخرى شهد موسم عام ١٩٠٩ كسادا في سوق التمور في البصرة اضطر معه بعض المنتجين الى شحن تمورهم على نفقتهم الخاصة الى اسواق الهند لعدم استطاعتهم الحصول على المشترين في البصرة ورغم ذلك ظلت كميات كبيرة منها مكدسة على ارصفت ميناء البصرة ويبدو ان سبب كساد تجارتها في السنين الاخيرة يعود الى اقبال الملاك على زراعة اراضيهم بسمائل النخيل لدرجة اصبح عددها حوالي عشرة ملايين نخلة وزاد الانتاج وفاق كثيرا حاجة الاسواق الخارجية ، لذا هبطت اسعارها وكسدت تجارتها<sup>(١٦٥)</sup> ، ورغم ان اسعار التمور غدت دون معدلاتها في السنين الاخيرة الا ان المصدرين لم يحققوا الارباح المرجوة وذلك لارتفاع اجور الشحن بنسبة ٢٠٪ تقريبا في عام ١٩١٠ قياسا الى الاعوام السابقة<sup>(١٦٦)</sup> ولم يكن حظ عام ١٩١١ باحسن من عام ١٩١٠ او الاعوام الاخرى السابقة وذلك لتفشي مرض الكوليرا في البصرة وهبوط اسعار التمور بشكل فجائي لاسيما بعد مغادرة اولى البواخر المحملة بالتمور الى امريكا واستراليا<sup>(١٦٧)</sup> . ورغم ان الكمية التي صدرت في عام ١٩١٢ من التمور كانت اقل من العام الذي سبقه الا ان قيمتها كان اكثر بقليل وذلك بسبب ارتفاع الاسعار وبخاصة تمور

Basra C.T.R., 1908, p. 6. (١٦٣)

(١٦٤) انظر المحلق الخاص بتصدير التمور رقم (٥) .

Basra, C.T.R., 1909, p. 7. (١٦٥)

Basra C.T.R., 1910, p. 7. (١٦٦)

Basra C.T.R., 1911, p. 6. (١٦٧)

السائير وقد حقق المصدرون الى الأسواق الامريكية واسواق البحر المتوسط هوائد وصلت الى ٢٢ باونا وعشرة شلنات في كل ١٠٠٠ صندوق ، اما المصدرون الى بلغاريا فانهم خسروا خسارة فادحة بسبب ظروف البحار غير الآمنة آنشد هناك (١٦٨) . اما عام ١٩١٣ فانه شهد لأول مرة تصدير فسائل النخيل الى الولايات المتحدة لغرض زرعها في منطقة كاليفورنيا الجنوبية والى الهند لغرض زراعتها في اقليم البنجاب ، ورغم ان انتاج هذا العام كان دون معدله بمقدار ٢٥٪ الا ان قيمة ما صدر منه فاقت قيمة عام ١٩١٣ (١٦٩) .

ويستتج من بحث تجارة التمور ، ان هذا الفرع من التجارة الذي كان يد التجار البصريين حتى ستينات القرن التاسع عشر ، يتاجرون به مع سائر موانئ الخليج والبحر الاحمر وشرق افريقيا والهند بواسطة السفن الشراعية التي كانت تصل ميناء البصرة في موسم التمر من كل عام من مسقط وزنجبار والهند وموانئ الخليج الاخرى لتزود بما تحتاج اليه من تمور البصرة ، تحول الى يد كبار المصدرين البريطانيين وكلاء الشركات التجارية ليتم تصديره بواسطة البواخر المحيطية الكبيرة الى الهند واوروبا وامريكا واستراليا ، وقد تحكم هؤلاء الوكلاء في اسعاره ولم يتركوا اية فرصة للتجار المحليين ولارباب السفن الشراعية في منطقة الخليج للارتزاق .

ولو تمعنا في قائمة صادرات التمور (١٧٠) خلال فترة البحث لوجدنا بان قيمة ما صدر منها خلال عامي ١٨٩٤ و ١٨٩٥ فاق كل

---

Basra C.T.R., 1912, p. 8.

(١٦٨)

Basra C.T.R., 1913, p. 6.

(١٦٩)

(١٧٠) انظر الملحق عن صادرات التمور رقم - ٥ -

الاعوام وبلغت تلك القيمة أكثر من مليون باون استرليني وهو مبلغ كبير بالقياس الى حسابات تلك الايام<sup>(١٧١)</sup> ولكن ذلك لم يستمر بسبب عدم قدرة المنتجين على تطوير الانتاج وفق اساليب توابك العصر بدلا من الاستمرار في زراعة اراضي جديدة •

### ٣ - الصوف

كانت البصرة تتاجر بالصوف على نطاق ضيق قبل افتتاح قناة السويس وان كميات لا بأس بها كانت تصدر الى اسواق فرنسا بواسطة التاجر ويبر Weber<sup>(١٧٢)</sup> بعد ان يتم استهلاك معظم الصوف في الصناعات المحلية ، ولم تتخذ اية خطوة في العراق للاستفادة من خامات الصوف رغم الاحساس المحلي بضرورة الاصلاح الذي ظهر واضحا منذ سبعينات القرن التاسع عشر على لسان بعض المحررين في جريدة الزوراء الذين كانوا يتحسرون على بيع الصوف باسعار بخسة الى المصدرين الاجانب وباتوا يطالبون بفتح الطرق وتشديد المخازن وتطوير المصانع للاستفادة من المنتجات والخامات المحلية الموجودة في القطر على غرار ما تفعله الاقطار الاوربية<sup>(١٧٣)</sup> ، ولو علمنا بان الزوراء قد اشركت عددا من المحررين العراقيين واستأنست بآراء التجار الوطنيين ، لاطلعنا على الصيحات المبكرة للاصلاح ، الا ان تكالب الشركات على خامات القطر حال دون ان ترى تلك المشاريع والمقترحات النور •

لقد صدر في عام ١٨٧٣ عن طريق البصرة حوالي ١٠٠٠٠٠ بالة

---

(١٧١) انظر اسعار بعض المواد الاستهلاكية في البصرة الملحق رقم ١١ و ١٢ •

Diary, No. 4, 6 May 1865. (١٧٢)

(١٧٣) الزوراء ، ٣١١ ، ١ ، ذي القعدة ١٢٨٩ هـ ، كانون الاول ١٨٧٢ •

من الصوف إلا ان ماسدر منه في عام ١٨٧٣ تناقص الى ٤٠٠٠٠ بآلة بسبب قلة الامطار في القطر ومن ثم قلة العشب<sup>(١٧٤)</sup> . وقد استطاعت شركة لنج ان تخصص في تجارة تصدير الصوف في بداية الامر وكانت تتعامل مع فريق من الوسطاء من تجار البصرة الذين كانوا يتوجهون لحسابها في مناسبات مختلفة الى عربستان من اجل شراء الصوف لها<sup>(١٧٥)</sup> ، بغية تجميعه في البصرة ومن ثم كبسه وتصغير حجمه بواسطة الآلات الميكانيكية التي استوردت لذلك الغرض ، وذلك قبل اعدادها للتصدير الى الاسواق الخارجية<sup>(١٧٦)</sup> . ويبدو ان تجارة الصوف كانت مربحة وتجارها كانوا يحققون الفوائد المغرية لغاية عام ١٨٧٦ عندما هبطت اسعاره في اسواق اوربا بصورة فجائية بسبب وصول شحنات من الصوف الاسترالي اليها وقد نقصت مبيعات العراق من هذه المادة خلال عام ١٨٧٦ - ١٨٧٧ حوالي ٨٢٠٠٠ باون ولكن رغم ذلك النقص فقد تم تصدير ما قيمته ١٠٠٠٠٠ باون الى الخارج عن طريق ميناء البصرة . ويبدو ان الصوف الاسترالي بدأ بمنافسة الصوف العراقي لان اسعاره كانت تقل حوالي ٣٣٪ عن اسعار الصوف العراقي ولان المنتجين العراقيين لم يدركوا حقيقة حالة السوق والظروف الجديدة التي طرأت عليها ، لانهم اعتادوا على بيعه باسعار ثابتة منذ أمد طويل واصروا في بداية الامر على عدم بيع صوفهم ولو بقرش واحد اقل من الاسعار التي الفوها منذ سنين ويظهر بان الصوف العراقي كان يستخدم بشكل خاص في صناعة السجاد في مصانع فرنسا<sup>(١٧٧)</sup> ، ولكن في نهاية

---

Baghdad C.T.R., 1873, p. 976 (١٧٤)

(١٧٥) الزوراء ، ٣١ جمادى الآخرة ، ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥ .

Geary, op. cit., Vol. I, 238-240; Baghdad C.T.R., (١٧٧)

1877-1878, p. 1352.

الأمر اضطر المنتجون العراقيون الى الرضوخ للأسعار الجديدة وباتت الشركات الاجنبية بعد ذلك التاريخ تتحكم في اسعاره في العراق<sup>(١٧٨)</sup>. وشهدت ثمانينات القرن الماضي تطورا ملموسا في اسعاره وتجارته وبلغ معدل مبيعاته سنويا خلال تلك الحقبة حوالي ربع مليون باون استرليني<sup>(١٧٩)</sup>.

ورغم الكميات الكبيرة من الاصواف المصدرة الى الخارج الا أن مقادير اخرى منها كانت لاتزال تستهلك محليا من قبل الحرفيين العراقيين لصناعة الخيام وبعض انواع الملابس والبسط والاكياس<sup>(١٨٠)</sup>. ومنذ عام ١٨٨٨ بدأت الشركات الامريكية باستيراد الصوف من العراق مباشرة واشترى وكلاؤها حوالي ٩٠٪ من كمية الصوف لاجل تصديرها الى الولايات المتحدة مباشرة عن طريق البصرة وحتى ال ١٠٪ الباقية تم شراؤها لصالح الشركات الامريكية ايضا بصورة غير مباشرة وادى ذلك الى ارتفاع اسعاره في العراق بنسبة ١٠٪ قياسا الى الاسعار التي سادت في السنوات السابقة ، ويبدو ان الولايات المتحدة الامريكية استوردت من العراق حوالي ١٥٠٠٠٠ بالة من الصوف في هذا العام وبشكل مباشر مقابل ٤٠٠٠ بالة استوردتها عن طريق الشركات البريطانية في العام الماضي<sup>(١٨١)</sup> وفي هذه الفترة كانت تجارة الصوف في اقليم عربستان مرتبطة تماما بتجارته في البصرة وكانت منطقة جنوب وجنوب غرب ايران تصدر سنويا حوالي ١٤٠٠ طن من الصوف الخام

---

(١٧٨) مجلة اليقين ، الجزء الاول ، السنة الثانية ، محرم ١٣٤٢ هجرية ( الشركات التجارية ) ص ٦ .

Basra C.T.R., 1887, p. 5. (١٧٩)

Basra, C.T.R., 1887, p. 2. (١٨٠)

Basra C.T.R., 1887-1888, p. 2. (١٨١)

الى الخارج ، كان ١/٢ هذه الكمية يرسل الى بومباي مباشرة والبقية الباقية كانت تشحن الى البصرة من اجل تنظيفها وخلطها بالانواع الجيدة من صوف بغداد واعادها للتصدير الى اسواق امريكا وفرنسا وبريطانيا<sup>(١٨٢)</sup> من جهة اخرى كانت كميات الصوف المصدرة من جنوب ايران عن طريق بوشهر في عام ١٨٨٩ اكثر من معدلات السنوات السابقة حيث ارسلت بعض شحنته الى بومباي ولندن ونيويورك ومرسيليا ولكن غالبية الشحنتات ارسلت الى البصرة<sup>(١٨٣)</sup> . وفي حزيران عام ١٨٩٠ كان هناك نشاط غير عادي في بيع وشراء الصوف في رأس الخليج العربي<sup>(١٨٤)</sup> . علما بان تجارته في المحمرة وعربستان كانت عموما بيد التجار البصريين الذين كانوا يجمعونه وينقلونه الى البصرة من اجل توحيد وخلطه بالانواع الجيدة ومن ثم كبسه وتصديره الى الخارج دفعة واحدة<sup>(١٨٥)</sup> . واستمرت هذه المادة تصدر الى البصرة من جنوب ايران بواسطة التجار الايرانيين المتعاقدين مع التجار البصريين وذلك لتوفر مراكز التنظيف والتحسين والكبس فيها<sup>(١٨٦)</sup> . ونتيجة لازدياد الطلب على الاصواف المصدرة من البصرة في اسواق بريطانيا اخذت

---

(١٨٢) (IOR) V/23/58 Sels India 259, Report on the trade of South Persia and Persian Gulf, 1888, p. 28.

Ibid. (١٨٣)

(١٨٤) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧هـ / حزيران ١٨٩٠م .

Mohammerah, C.T.R., 1890, p.2. (١٨٥)

(١٨٦) (IOR) V/23/61 India 293, Report on the Trade of Sout Persia and Persian Gulf, 1890, p. 20.



الشركات الاجنبية تتنافس في شرائها<sup>(١٨٧)</sup> ، ومن جهة اخرى كان هذا  
القرع من التجارة يتأثر بمقادير الامطار وكميات العشب ، فالشتاء  
القارص البرد الذي ساد العراق في عام ١٨٩٨ قلل من الانتاج كثيرا  
لدرجة لم يفلح الذين يتعاطون تجارته في الحصول على الكميات المطلوبة،  
وظلت الولايات المتحدة الامريكية هي المستهلك الاكبر للصوف العربي  
الذي كان يستخدم في صناعة السجاد الا ان تعريفه كمركية جديدة  
صدرت في الولايات المتحدة في عام ١٨٩٨ تم بموجبها زيادة الرسوم  
على ما يستورد من الصوف العربي واعتبرته سلعة من الدرجة الاولى في  
حين اعتبرت الصوف العواسي والكردي من سلع الدرجة الثالثة ، وتلك  
التعريف كانت من الاسباب التي حددت تصدير المادة الى الولايات  
المتحدة الامريكية<sup>(١٨٨)</sup> . وفي عام ١٩٠٠ صدر من البصرة ما قيمته  
٢٥٦٠٨٠ باون من الاصواف<sup>(١٨٩)</sup> ، ولكن التصدير قل في السنة  
اللاحقة بسبب الجفاف الذي ساد القطر بسبب قلة العشب حيث لم يصدر  
منها سوى ١٩٠٧٧٠ باون<sup>(١٩٠)</sup> . وفي عام ١٩٠٢ تناقص التصدير وبلغ  
١٧٣٩٣٤ باون<sup>(١٩١)</sup> ، واستمر الهبوط في التصدير في عام ١٩٠٣  
وبلغ قيمته ١٣٨٢٨٨ باون<sup>(١٩٢)</sup> ولكن في عام ١٩٠٤ صدر من البصرة  
ما قيمته ١٨٢٥٠٢ باون وحقق تجار الصوف فوائدا جيدة قياسا الى  
الخسارة التي واجهوها خلال الاعوام الثلاثة الماضية<sup>(١٩٣)</sup> علما بان

- 
- |  |       |
|--|-------|
| Basra C.T.R., 1895, p. 6.                            | (١٨٧) |
| Basra C.T.R., 1898, p. 8.                            | (١٨٨) |
| Basra C.T.R., 1901, p. 4; Whigham, op. cit., p. 130. | (١٨٩) |
| Basra, C.T.R., 1901, p. 4, 7.                        | (١٩٠) |
| Basra C.T.R., 1902, p. 8.                            | (١٩١) |
| Basra C.T.R., 1903 p. 8.                             | (١٩٢) |
| Basra C.T.R., 1904, pp. 4, 6.                        | (١٩٣) |

نصف هذه التجارة صارت تصدر الى بريطانيا \*

وفي عام ١٩٠٥ زادت صادرات الاصواف الى امريكا وبريطانيا وفرنسا والمانيا وبلغت قيمتها ٢٤٣٦٩٦ باون ولم تكن زيادة القيمة سبب زيادة الانتاج فحسب وانما لارتفاع اسعارها ايضا حيث ارتفع سعر البالة الواحدة حوالي ٥ شلنات ، ومما يجدر ذكره بان الصوف الذي كان يتم تجميعه في البصرة كان يأتي عادة من الكويت ومن منطقة العمارة ومن اقليم عربستان وقد عرف صوف الكويت بانه مشوب بالادران اما صوف العمارة فانه امتاز بالنظافة ، ونظرا للاقبال الكبير على الصوف العراقي في السنين الاخيرة صار يخلط هو الاخر بنسب عالية من المواد الغريبة للعمل على زيادة وزن البالة وعندها اشترطت الاسواق الاجنبية بانها سوف لن تسلم الشحونات التي تجدها مخلوطة بالمواد الشائبة<sup>(١٩٤)</sup> .

اما في عام ١٩٠٦ فقد تم تصدير حوالي ٣٩٧٢٦ بالة من الصوف بقيمة ٢٥٠٢٧٣ باون الى الخارج<sup>(١٩٥)</sup> . ومن جهة اخرى كسدت اسواق الصوف في الخارج في عام ١٩٠٧ وقل التصدير من البصرة تبعاً لذلك ولم يصدر سوى ما قيمته ١٨٢٣٦٤ باون<sup>(١٩٦)</sup> وهبط التصدير مرة اخرى في عام ١٩٠٨ ولم يصدر سوى ما قيمته ١٢٣٣٦٨ باون<sup>(١٩٧)</sup> ، الا ان عام ١٩٠٩ شهد طلبا واسعا على الصوف العراقي وبخاصة من النمسا والمجر بالإضافة الى الطلب التقليدي في الاسواق الاخرى ، لذا ارتفعت قيمة الصادرات الى ٢٨٨٠٢٢ باون<sup>(١٩٨)</sup> ولكن التصدير تقلص

---

Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.

(١٩٤)

Basra C.T.R., 1906, p. 12.

(١٩٥)

Basra C.T.R., 1907, p. 12.

(١٩٦)

Basra C.T.R., 1908, p. 13.

(١٩٧)

Basra C.T.R., 1909, p. 16.

(١٩٨)

مرة اخرى في عامي ١٩١٠ و ١٩١١ بحيث اصبحت قيمة ما صدر من هذه المادة حوالي ٢٥٣٦٥١ باون و ٢٤٦٤٤٩ باون على التوالي (١٩٩) ، اما العالمان اللاحقان فانهما سجلا تطورا ملحوظا في تصدير الصوف الى الخارج بسبب زيادة الطلب الاوربي وبخاصة الالماني هذه المرة ، وبلغت مبيعاته خلال عامي ١٩١٢ و ١٩١٣ حوالي ٣٠٣٠٣٠ باون (٢٠٠) و ٣١٠٧٤٤ باون على التوالي (٢٠١) .

يستخلص مما تقدم ان عددا غير قليل من الشركات الاجنبية قد اشتغلت في تجارة تصدير الصوف العراقي الى الاسواق الخارجية وتنافست على شرائه من المنطقة بغية تجميعه في البصرة التي صارت مركزا لتجارة الصوف في الخليج العربي وذلك لتوفر المياه الكافية لتنظيفه ومن ثم خلطه وكبسه واعداده للتصدير . ويبدو واضحا ان الصوف العربي كان يدخل في صناعة السجاد سواء في فرنسا او امريكا وظهر ان الاسواق التقليدية الاولى للصوف العراقي كانت فرنسا ثم نافستها في ستينات وسبعينات القرن التاسع عشر بريطانيا ، اما في الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي ، فقد افلحت الشركات الامريكية في شراء حوالي ٩٠٪ من الصوف العربي من العراق ثم استطاعت بريطانيا استعادة مركزها في العقد الاول من القرن العشرين واستحوذت على ٥٠٪ من الصوف العراقي . ورغم ان منافسة حادة ظهرت لشراء الصوف من لدن كل من النمسا والمجر والمانيا ، الا ان تلك المنافسة ادت الى ارتفاع الاسعار وحرمت ارباب الحرف اليدوية المحلية من امكانية الحصول على الاصواف الرخيصة للاستمرار في اعمالهم واضطر فريق منهم الى تصفية

---

Basra C.T.R., 1910, p. 14. & 1911, p. 13. (١٩٩)

Basra C.T.R., 1912, p. 15 (٢٠٠)

Basra C.T.R., 1913, p. 17. (٢٠١)

مشاريعه ، وذلك لعدم استطاعته منافسة المنسوجات الصوفية التي اخذت تتوارد الى القطر (٢٠٢) .

#### ٤ - الخيل

كان الشيوخ في شمال ووسط شبه الجزيرة العربية يمتلكون اعدادا متباينة من الخيل وكانوا يتفاخرون باصالة ما في حوزتهم منها (٢٠٣) ، الا ان التصدير الى خارج الجزيرة العربية كان يقتصر بصفة رئيسة على منطقة القصيم الوسطى وبخاصة اسواق الغنيزة وبريدة الشهيرتين فاسواق غنيزة كانت تمون بالخيول من عشائر قحطان واسواق بريدة من عشيرة المطير . اما سواحل شبه الجزيرة العربية الشرقية ابتداء من الكويت وانتهاء بعمان فانها كانت تفتقر الى الخيل وتمون عادة من داخل شبه الجزيرة العربية او عن طريق البصرة التي اشتهرت اسواقها بالخيول التي كانت تأتيا من الحلة والديوانية او من عشائر بني لام القاطنة على انضفاف الشرقية لنهر دجلة (٢٠٤) ، ورغم ان الخيل العراقية لم تكن تماثل الخيل النجدية في اصالتها (٢٠٥) ، الا انها كانت مرغوبة ايضا في موانئ الخليج واسواق بومبي تلك الاسواق التي اعتبرت منذ اواخر

---

(٢٠٢) يمكن متابعة نتائج هذه الظاهرة في كتاب الدكتور محمد سلمان حسن ، التطور الاقتصادي في العراق .  
(٢٠٣) منتشاشغلي ، الانتداب ، ورقة ١٣ .  
Lorimer, 2, p. 2335. (٢٠٤)

(٢٠٥) الحصان العربي ينقسم الى ثلاثة اقسام :  
١ - اصيل ، معروف الاب والام .  
٢ - فصيل ، وهو الذي انفصل عن ابيه اي كانت أمه اصيلة وابو ليس بالاصل .  
٣ - وصيل ، وهو الذي اتصل بابيه وانفصل عن امه كأن يكون أبوه أصيلا وأمه ليست بالاصيلة .  
سليمان الدخيل ، تحفة الالباء ، ص ٣٢ .  
- ٣٧٦ -

القرن الثامن عشر من اكبر واشهر اسواق العالم للخيول العربية • فخلال عدة اشهر من كل عام كانت الخيول تترى على الهند وبخاصة بومباي وكان معدل ما يشحن اليها سنويا من البصرة يتراوح بين ٢٠٠٠-٣٠٠٠ حصان ، بعضها من اجل التكاثر واعادة التصدير وبعضها الاخر لسد حاجة حكومة الهند وقواتها المسلحة •

ويبدو ان تجار الخيول (الحصانة) (٢٠٦) كانوا يمارسون نشاطهم التجاري في طول وعرض البلاد من العراق الى شبه الجزيرة العربية لشراء الخيول الاصيله وبات من المتوقع بالنسبة لهواة وتجار الخيول ان يروا حصانا اصيلا في اسطبل الخيول في بونا Poona في الهند كانوا قد شاهدوه قبل عام او عامين في الشامية مثلا او في صحراء الجزيرة لاسيما في يوم افتتاح الموسم الذي كان بمثابة مهرجان لاتقاء افضل الخيول ، واعتاد آل سعود وآل رشيد ارسال اعداد معتبرة من خيلهم برفقة عبيدهم الى الهند في تلك المناسبة ، ومن الجدير بالذكر ان سوق الخيول في بومباي كان يديره ستة دلالين على الاغلب كانوا يتقاسمون العمل ، كما ان كل (حصان) كان عليه ان يرعى خيله ويهتم بنظافتها ويعد لها العلف يوميا في اسطبل الخيول في بومباي الذي كان يملكه احد التجار الهنود وذلك ريثما تتم صفقة البيع ، وعند اتمامها كن يدفع عمولة محدودة الى صاحب الاسطبل مثلما كان على المشتري ان يدفع عمولة مماثلة • وما هو معلوم ان نجد كانت مصدر معظم الخيول المصدرة الى الهند مباشرة او عن طريق البصرة حيث كان تجارها بالاضافة الى ذلك يمارسون نشاطهم في جمع الخيول بين الزبير والبصرة وسوق الشيوخ والحلة

---

(٢٠٦) سماهم تويدي Tweedie (الجمباز) اي المراوغين ، فيما اقترح الدكتور ابراهيم السامرائي تسميتهم ( الحصانة ) لوجود اسر عراقية مارست تجارة الخيول واشتهرت بهذا اللقب •

وبغداد ودير الزور وتدمر وربما امتد ذلك النشاط الى حلب ودمشق  
من جهة والى اطراف كركوك والموصل واورفا من جهة اخرى (٢٠٧)  
اما تجار الخيل في الكويت فانهم كانوا يتفخرون بانهم لا يتعاطون سوى  
تجارة الخيل العربية الاصيلة الا ان ذلك كان محض ادعاء لانهم كثيرا  
ما توجهوا الى البصرة لشراء الخيل المستولدة في العراق الى جانب  
اشتغالهم في تجارة الخيل العربية شأنهم شأن الآخرين من الحصانة (٢٠٨)  
ومما يثير العجب حقا في تجارة الخيل ان عددا كبيرا من تجاره ووسطائه  
كانوا ينتشرون في طول وعرض شبه الجزيرة العربية بمجرد انتهاء  
الموسم في الهند ، باحثين من جديد في كل مضرب من مضارب البدو في  
الصحراء الحارقة عن الخيل الاصيلة استعدادا للموسم القادم وبعد جمعهم  
لها كانوا يتوجهون بها برا الى البصرة حيث السوق الاولى لتجارته  
فبعض تجاره ووسطائه وامام منظر تلاطم امواج الشط الغاضب كان يفضل  
بيع ما في حوزته منها على تجار اخرين مغامرين وهكذا كانت تتوحد  
عملية الصفقات لصالح اولئك «البدناء» من (الحصانة) (٢٠٩) الذين كانوا  
يدخون القليون وهم نصف نيام على أرائك مقاهي البصرة مستعرضين  
جمال ورشاقة ما يمر امامهم من الخيل يوميا بعيون رغم انها كانت نصف

---

W. Tweedie, The Arabian Horse, his Country and (٢٠٧)  
People, Beirut pp. 299-300.

كان المؤلف قنصلا بريطانيا في بغداد في ثمانينات القرن التاسع عشر  
والف كتابه بعد اتصالات مستمرة بشيوخ العشائر المالكين للخيل  
الاصيلة وبعد ان اطلع عن كثب على تجارة الخيل في بغداد وشاهد  
عمليات البيع في بومبائي وكتابه فريد في بابيه شيق للغاية .

(٢٠٨) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الاخرى ١٢٨٨ هـ .

Tweedie, op. cit., pp. 300-301.

(٢٠٩)

مغمضة لكنها فاحصة لا تخطئ ريشما ينتقون الخيل الملائمة للتصدير • فبعضهم كان يفضل شراء مهرة بمئة باون لانه يستطيع بيعها في بومباي بضعف ثمنها دون ان يبذل في رفقتها جهدا او ينفق في اطعامها مالا او يدفع عنها اجورا في حين كان البعض الاخر يفضل شراء خمسة الى عشرة رؤوس من الخيل بنفس الثمن علما بان اجور شحن الحصان الواحد من البصرة الى بومباي كان ثلاثة باونات بالاضافة الى دفع باونين عن كل حصان الى صاحب الاسطبل في بومباي حتى تتم صفقة البيع<sup>(٢١٠)</sup> واذا صادف وتأخر البيع عن الموسم فان الاسعار كانت تهبط الى النصف ويخسر عندها التجار خسارة فادحة وقد تموت الخيل في الاسطبل لسوء التغذية او لتفشي الامراض بينها<sup>(٢١١)</sup> • وكثيرا ما رجع فريق من التجار «بخفي حنين» بعد مغامرة شاقة في عرض البحار وربما اضطر بعضهم الى الاستدانة من تجار الهند المسلمين اجور عودته<sup>(٢١٢)</sup> اما اذا خالفه الحظ فانه يعود محملا بنفائس الهند ليقوم ببيعها في البصرة باضعاف اثمانها • وهكذا استمرت هذه التجارة بين الربح والخسارة طيلة فترة البحث كما سنطلع على ذلك •

في اوائل القرن التاسع عشر ذكر السائح كبير Kinneir  
 ان البصرة اصبحت في السنين الاخيرة مستودعا عظيما للخيل التي تجلب  
 اليها من كل ارجاء الجزيرة العربية<sup>(٢١٣)</sup> • بالاضافة الى ما كان يأتيها

Ibid, p. 301. (٢١٠)

Basra C.T.R., 1905, p. 4. (٢١١)

(٢١٢) جريدة البصرة العدد ٣٦ ، ٢١ صفر ١٣٠٨ هـ / تشرين الاول ١٨٩٠

John Meadonald Kinneir, Journey Trough Asia (٢١٣)  
 Minor, 1813-1814, London, 1818, pp. 507-508.

من بغداد والصحراء الشامية ليتم تصديرها الى الهند<sup>(٢١٤)</sup> . وأشار السائح ولستد Wellested في عام ١٨٣١ بان البصرة تزود الهند بالخيول التي تأتيها من نجد<sup>(٢١٥)</sup> . وقال اسورث في عام ١٨٣٦ بان البصرة صدرت الى الهند حوالي ٢٥٠٠ رأس من الخيل<sup>(٢١٦)</sup> واستمرت البصرة محتفظة بمركزها في تجارة الخيل في رأس الخليج العربي طيلة النصف الاول من القرن التاسع عشر وفي منتصف ستينات القرن المذكور صدر قرار من الدولة العثمانية منع بمقتضاه تصدير الخيل العربية الاصلية من البصرة لسبيين اولهما في اعتقادها هو الحفاظ على تلك الانواع من الانقراض نتيجة امتصاص اسواق الهند لها في كل عام وثانيهما لتزويد الجيش العثماني بما يحتاج اليه من خيل<sup>(٢١٧)</sup> . الا ان السلطات العثمانية المحلية في البصرة لم تدرك حقيقتين اولهما ان مربّي الخيل في شبه الجزيرة العربية كانوا اكر حرصا في الحفاظ على مصدر رزقهم المستمر فكانوا لا يضحون ابدا بالخيول الاصلية ولا يصدرون سوى المستولد الفاضل منها وثانيتهما النتائج الخاطئة التي توقعها السلطات في البصرة من وراء ذلك القرار ظنا منها بان الخيل ستوفر في الاسواق ومن ثم تخفض اسعارها ويسهل للجيش شرائها<sup>(٢١٨)</sup> الا ان ذلك لم يحدث وانما بادر (الحصانة) الى تهريب خيلهم الى المحمرة ليتم شحنها من هناك الى بومباي ، وبذلك خسرت الخزينة العثمانية الرسوم التي

(٢١٤) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ سنة ١٣٠٩ هـ ص ٧٣ .

Wellested, op. cit., Vol., I, p. 145. (٢١٥)

Ainsworth, op. cit., p. 110. (٢١٦)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259. (٢١٧)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259. (٢١٨)



كانت تفرض سنوياً على ما كان يصدر من الخيل عن طريق كمارك البصرة وتلك الرسوم لم تكن قليلة باي حال<sup>(٢١٩)</sup> . وقيل عام ١٨٦٦ توقف التهريب من البصرة لا بسبب الاذعان لقرارات السلطة العثمانية فيها او لاتخاذ خطوات جدية لمنع التهريب وانما لرخص اثمان الخيل في اسواق بومباي بسبب استيراد اعداد كبيرة من الخيل الاسترالية الرخيصة اليها وبذلك امتنع<sup>(٢٢٠)</sup> البصريون من المجازفة فسي ارسال خيلهم الى تلك الاسواق الكسدة وادركت السلطات العثمانية ذلك فاصدرت قرارات برفع الحظر في اذار ١٨٦٧<sup>(٢٢٠)</sup> وظهر تأثير القرار في الموسم اللاحق عندما استأنفت عملية تصدير الخيل كالاعتاد من البصرة الى بومباي الا ان قيمة المصدر من الخيل لم تتجاوز ٢٧٦٠ باون بسبب استمرار استيراد الخيل الاسترالية ولكن في عام ١٨٦٩ يبدو ان نجار الخيل في بومباي ادركوا مزايا الخيل العربية المستوردة من البصرة فعاودوا التجارة ثانية وصدر من البصرة ما قيمته ٢٨٤٢١ باون من الخيل زاد في عام ١٨٧٠ الى ٣٩٤٢٧ باون<sup>(٢٢١)</sup> وكان عدد غير قليل من التجار الوطنيين يستثمرون اموالهم في تجارة الخيل بالاضافة الى فروع تجارتهم الاخرى عن طريق جمعها من العشائر في اطراف بغداد لتصديرها من البصرة الى الهند<sup>(٢٢٢)</sup> كما ان البواخر البريطانية كانت تشتري الخيل انغرية من البصرة لتتقلها مباشرة الى لندن<sup>(٢٢٣)</sup> وفي هذه الفترة كان

(٢١٩) يمكن ملاحظة ذلك في سياق البحث .

Basra C.T.R., 1866-1867, p. 35. (٢٢٠)

Basra C.T.R., 1869-1870, p. 297. (٢٢١)

(٢٢٢) بيت ساسون وبيت الخضيرى

Diary, No. 7, 11 Sep. 1869.

Diary, No. 8, 25, June, 1870. (٢٢٣)

(الحصانة) الكويتيون يقدمون الى البصرة بحثا عن الخيل وبعضهم كان ينوغل في اعالي القطر لشراء ما يتوفر منها وبخاصة في بغداد من اجل تصديرها الى بومباي<sup>(٢٢٤)</sup> وفي شباط ١٨٧٥ فرضت السلطات العثمانية في البصرة رسما مقداره خمس ليرات عثمانية (اربعة باونات وعشرة شلنات) على كل رأس من الخيل يصدر الى الخارج ثم اصدت قرارا آخر منع فيه تصديرها الى الخارج منعاً باتاً<sup>(٢٢٥)</sup> . ولكن رغم القرار الاخير فان (الحصانة) استمروا في تهريب خيلهم الى المحمرة برا لئتم شحنها من هناك الى الهند ، لذا اضطرت السلطات الى تشديد قرار المنع واصدت امرا بمصادرة الخيل المعدة للتهريب وقد ارسلت التعليمات الى قنصلي الدولة العثمانية في ( بومباي ) و ( بوشهر ) بضرورة التحري عن الخيل المهربة اليها عن طريق البصرة وطلبت منهما تقديم كشف بأعدادها واسماء الاشخاص المتاجرين بها او من لهم علاقة بتصديرها لئسنى للسلطات فرض غرامة على اصحابها بنسبة تتراوح بين (٥٠-١٠٠ ليرة عثمانية ) (٤٥-٩٠ باونا) الذين يثبت عليهم بانهم هربوا حصانا واحدا الى الخارج<sup>(٢٢٦)</sup> الا أن هذه القرارات الشديدة والحريصة كان ينقصها عادة المتابعة والحزم والتنفيذ ، لذا استمرت تجارة التهريب كما كانت وبدون توقف<sup>(٢٢٧)</sup> . ويبدو ان تجارة الخيل في حالة مخالفة الحظ لتجارها كانت مربحة جدا حيث ان الحصان الذي كان بالامكان شرائه في البصرة بمبلغ يتراوح بين ١٠-٢٠ باونا كان يباع في بومباي

(٢٢٤) الزوراء العدد ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الاخر ١٢٨٨هـ/ايلول

١٨٧١ .

(٢٢٥) فوك ، عربستان ، ص ١٤٨ .

(٢٢٦) الزوراء ، ٥٠٩ ، ذي الحجة ١٢٩١هـ/شباط ١٨٧٥ .  
Baghdad C.T.R., 1875, p. 1005.

(٢٢٧)

بمبلغ يتراوح بين ٦٠-٧٠ باونا وحتى و اصفنا الى سعره اجور الشحن  
البالغة ثلاثة باونات عن كل رأس ومصاريف الاصطبل والاقامة والدلالة  
وجعلناها مساوية لمبلغ شرائه لكان الربح مضاعفا ايضا . ويعلق السائح  
جيري الذي مر بالعراق في عام ١٨٧٨ قائلا بان الدولة العثمانية فرضت  
حظرا على تصدير الخيل من البصرة منذ عدة سنين ولكن يمكن اعتبار  
الحظر مجرد حبر على ورق لان الخيل لاتزال تهرب عبر الحدود  
الايرانية الى المحمرة لتسجن من هناك الى بومباي<sup>(٢٢٨)</sup> . وتذكر  
انساتجة آن بلنت An Blunt في عام ١٨٧٨ بان الخيل  
رخيصة في بغداد واطرافها فالحصان العادي يمكن شرائه بعشرة  
باونات<sup>(٢٢٩)</sup> .

وفي ثمانينات القرن التاسع عشر كان قرار الحظر لايزال ساري  
المفعول الا ان اعدادا كبيرة من الخيل كانت لاتزال تجلب من ولاية  
بغداد واطرافها الى البصرة ليجري تهريبها عبر الحدود الى المحمرة ومنها  
الى بومباي وان مجموع ما هرب منها في عامي ١٨٨٣ و ١٨٨٤ كان  
١٧٢١ و ١٦٢٩ حصان على التوالي<sup>(٢٣٠)</sup> ، وفي عام ١٨٨٥ تلقت  
السلطات العثمانية في البصرة معلومات من القنصل العثماني في بومباي  
بان اعدادا كبيرة من الخيل لاتزال تتوارد على الهند عن طريق المحمرة  
رغم استمرار قرار الحظر في البصرة وطالبت السلطات منها بضرورة  
المراقبة الشديدة ومصادرة الخيل المعدة للتهريب<sup>(٢٣١)</sup> . ولكن رغم

---

Geary, op. cit., Vol. I, pp. 242-243. (٢٢٨)

An Blunt, op. cit., Vol. I, pp. 207-209. (٢٢٩)

Basra C.T.R., 1884, p. 1919. (٢٣٠)

(٢٣١) الزوراء ، العدد ١٢٢١ ، ١٩ شعبان ١٣٠٢ هـ ، مايس ١٨٨٥ .

هذا التحذير ورغم استمرار قرار الحظر في عام ١٨٨٧ نجد بان الخيل كانت لاتزال تجلب من الجزيرة العربية الى البصرة ليتم تهريبها عبر الحدود برا الى المحمرة وبلغ عدد المهرب منها في ذلك العام ٢٥٠٠ حصان ونسبة تزيد حوالي ٢٥٪ عن السنة التي سبقتها (٢٣٢) ، وفي عام ١٨٨٨ تراجعت السلطة العثمانية قليلا عن قراراتها لانها خصت بالمنع الاناث من الخيل الاصيلة وسمحت لتصدير الخيل الاخرى ، وفي عام ١٨٩٠ كان معدل ما صدر من الخيل الى الهند كمعدل السنين السابقة الا ان نوعيتها لم تكن جيدة لا لسبب قرار المنع وانما نتيجة الجفاف الشديد الذي سبب قلة العشب في الجزيرة العربية في ذلك العام (٢٣٣) وقد صدر لغاية تشرين الاول من عام ١٨٩٠ من البصرة حوالي ٥٠٠ حصان هجين ، ولم يكن يتوقع تجاره الربح لانهم خسروا في العام الذي سبقه خسارة فادحة حيث انهم لم يحصلوا حتى على اثمانها ومصاريف نقلها لدرجة استئدان بعضهم من مسلمي الهند مصاريف العودة الى البصرة (٢٣٤) ، وكانت معظم الشركات الملاحية العاملة بين البصرة والهند تشتغل بتجارة الخيل ففي كانون الاول ١٨٩١ نقلت الباخرتان (حسينية) التابعة للشركة الايرانية للملاحة و (كلوة) التابعة لشركة مكنزي مجموعة من الخيل الى بومباي من ميناء البصرة (٢٣٥) • التي كانت تجمع من اطراف بغداد وتكرت (٢٣٦) • ولم تكن قيمة ما يصدر منها ثابتة في كل الاعوام ففي

Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٣٢)

Basra C.T.R., 1980, p. 2.

(٢٣٣)

(٢٣٤) جريدة البصرة ، العدد ٣٦ ، ٢١ صفر ، ١٣٠٨ هـ / تشرين

الاول ١٨٩٠ •

(٢٣٥) جريدة البصرة ، ٩٦ ، ١١ جمادى الاول ١٣٠٩ هـ / كانون

الاول ١٨٩١ •

(٢٣٦) بدج ، رحلات الى العراق ، ج ١ ، ص ١٤ •

عام ١٨٩٤ تقلصت صادراتها من البصرة لاسبب ركود تجارتها وانما لقلتها في شبه الجزيرة العربية<sup>(٢٣٧)</sup> ، في حين زادت القيمة في عام ١٨٩٥ زيادة واضحة<sup>(٢٣٨)</sup> ، وبسبب تلك الزيادة كان انخفاض صادرات الخيل الايرانية من ميناء بوشهر الى بومباي<sup>(٢٣٩)</sup> ، وفي عام ١٨٩٦ قل التصدير من البصرة مرة اخرى بسبب ارتفاع اسعار العلف في بومباي ولانتشار وباء الطاعون الدملي فيها كما ان عدد المصدر منها من ميناء بوشهر قد انخفض في هذا العام ايضا وبلغ عشرة فقط<sup>(٢٤٠)</sup> ، اما سبب انخفاض التصدير في البصرة في عام ١٨٩٧ فيعود الى شراء السلطات العثمانية لعدد منها في البصرة للاغراض العسكرية<sup>(٢٤١)</sup> . وفي عام ١٨٩٨ صدرت قرارات جديدة بشأن تجارة الخيل تم بموجبها الغاء الحظر المفروض على تصديرها من مختلف ارجاء الامبراطورية العثمانية واستبدل برسم كمركي قدره خمس ليرات ( اربعة باونات وعشرة شلنات) مع استمرار الحظر على الخيل العربية الاصيل<sup>(٢٤٢)</sup> ولكن (الحصانة) اعتبروا هذه القرارات بمثابة المنع واستمروا في تهريب خيلهم الى المحمرة بغية تصديرها من هناك لان شيخها لا يتقاضى سوى ٥٪ من قيمة

---

Basra C.T.R., 1894, p. 7. (٢٣٧)

Basra C.T.R., 1895, p. 6, p. 9. (٢٣٨)

(IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the (٢٣٩)  
Trade and Commerce of the Consular district of  
Bushire for the year 1895, p. 18.

(IOR) V/23/73 Sels. India 359, Report on the (٢٤٠)  
the Trade etc. of Bushire for year 1896, p. 20.

Basra C.T.R., 1989, P. 9. (٢٤١)

(٢٤٢) الزوراء ، العدد ، ١٨١١ ، ١ ذي الحجة ، ١٣١٦ هـ / ١٨٩٨ .

الحضان كتعريف كمركية مقابل سماحه بتصديرها من الميناء<sup>(٢٤٣)</sup> .

وفي عام ١٩٠٠ توقفت تماما تجارة الخيل المباشرة بين البصرة والهند نتيجة الرسوم العالية التي استمرت تفرضها الدولة العثمانية على ما يصدر منها من البصرة<sup>(٢٤٤)</sup> ولكن مقابل ذلك ازدادت صادراتها من الحمرة وعلى حساب كمارك ابصرة نتيجة تزايد النهريب اليها وبلغت قيمة ما صدر منها في عام ١٩٠٠ حوالي ٤٥٥٨٠ باون<sup>(٢٤٥)</sup> . واستمرت اتوقف في البصرة والتزايد في الحمرة في عام ١٩٠١<sup>(٢٤٦)</sup> . وفي عام ١٩٠٢ اضطرت السلطات العثمانية الى الغاء الضريبة الاضافية البالغة خمس ليرات على الرأس الواحد من الخيل المصدرة من البصرة وعندها استأنفت عملية التصدير من ميناء ابصرة مرة اخرى بدلا من تهريبها الى الحمرة ، وصدر منها في هذا العام حوالي ٩٤٥ حصان بسعر ستة باونات للواحد منه<sup>(٢٤٧)</sup> ، وفي عام ١٩٠٣ حدثت زيادة معتبرة في عدد الخيل المصدرة من البصرة وذلك بسبب ارتفاع اسعارها في اسواق بومبي وقد صدر منها حوالي ٣٨٤٥ حصان بسعر ١٢ باونا للحصان الواحد<sup>(٢٤٨)</sup> ، ولكن هذه الخيل كانت من الانواع العادية جدا ، لذا لم تجد من يشتريها ، مما ادى الى تقليص التصدير في عام ١٩٠٤ وارسال انواع جيدة منها سعر الواحد منها عشرون باونا ولكن تجاره لم يحققوا الارباح

Basra C.T.R., 1899, p. 4.

(٢٤٣)

Basra C. T. R., 1901, p. 7.

(٢٤٤)

(IOR) Admin. Reports Sels. India, 385, Report

(٢٤٥)

on the Trade and Commerce of Mehammerah and the Karun River for year 1900, p. 89.

Basra C.T.R., 1901, p. 7.

(٢٤٦)

Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٢٤٧)

Basra C.T.R., 1903, pp. 4, 8.

(٢٤٨)

المطلوبة بل خسر فريق منهم نتيجة وجود أعداد كبيرة منها في اسواق بومباي من بقايا السنين الماضية<sup>(٢٤٩)</sup> . ومما زاد الوضع سوء في عام ١٩٠٥ انتشار مرض (الرعام) بين الخيل في بومبي مما ادى الى موت عدد يتراوح ٣٠٠-٥٠٠ حصان ، ونتيجة لذلك خسر (الحصانة) في هذا العام ايضا خسارة فادحة ، علما بانهم ارسلوا نوعيات جيدة كان معدل سعر شراء الحصان الواحد منه في البصرة ٢٢ باونا<sup>(٢٥٠)</sup> . وفي الوقت اندي ارتفع فيه سعر الحصان في عام ١٩٠٦ في البصرة وبلغ ٢٥ باونا نجد ان (الحصانة) ولمدة ثلاث سنوات متلاحقة يتحملون خسارة كبيرة بسبب عودة اسواق بومباي الى استيراد الخيل الاسترالية بأعداد كبيرة<sup>(٢٥١)</sup> .

وفي عام ١٩٠٧ ظل سعر الحصان في البصرة يساوي ٢٥ باونا الا ان تجاره حققوا ارباحا لا بأس بها في بداية الموسم ولكن في اواخر الموسم كسد السوق من جديد وقل الطلب على الخيل المصدرة من البصرة ، بل وظل حوالي ٧٠٠ حصان غير مباع في اصطبلات بومباي<sup>(٢٥٢)</sup> ولكن رغم ذلك كان موسم عام ١٩٠٨ مربحا بالنسبة لتجار الخيل<sup>(٢٥٣)</sup> . ويلاحظ ان سعر الحصان الواحد استقر طيلة الاعوام ١٩٠٦ - ١٩١٣ على مبلغ ٢٥ باونا وغدت تجارته خلال الاعوام ١٩٠٩ - ١٩١٣ مربحة بصورة عامة رغم الحظر الذي فرض مجددا على تصديرها في عام ١٩١١ بسبب الحرب وحاجة الدولة للخيل<sup>(٢٥٤)</sup> لان

- 
- |   |       |
|---|-------|
| Basra C.T.R., 1904, pp. 4, 6.               | (٢٤٩) |
| Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.              | (٢٥٠) |
| Basra C.T.R., 1906, p. 5.                   | (٢٥١) |
| Basra C.T.R., 1907, p. 5.                   | (٢٥٢) |
| Basra C.T.R., 1908, pp. 6-7.                | (٢٥٣) |
| Basra C.T.R., 1912, p. 9 & 1913, pp. 9, 16. | (٢٥٤) |

التهرب استمر الى المحمرة او من الزبير الى الكويت لاجل تصديرها من ذينك المينائين الى الخارج ، ويتضح من بحث تجارة الخيل ان البصرة قد تزعمت موانئ الخليج في هذا الفرع من التجارة وغدت هي الموزع الرئيس لها على موانئ الخليج ، والممون غير المباشر لاسواق بومباي . وظهر فيها طائفة من التجار المعروفين المتمرسين ، كما ان (الحصانة) والوسطاء كان ينتهي بهم المطاف في اسواق البصرة . ولئن حظر تصدير الخيل في بعض السنين فان تهريبها استمر . وقد سبب الاجراء خسارة قاذحة لخزينة الدولة العثمانية واغناء لكمارك المحمرة ، كما ان اسعار الخيل التي كانت واطئة حتى اواخر القرن التاسع عشر ارتفعت نسيما في بداية القرن العشرين ، ولكنها مع ذلك كانت رخيصة قياسا الى اسعارها في اسواق بومباي .

#### ٥ - عرق السوس

ورد اول ذكر لتجارة عرق السوس في العراق في عام ١٨٨٧ في يوميات زفوبودا عندما اشار بان احد التجار الفرنسيين يعمل الان في تصدير هذه المادة (٢٥٥) . ويبدو انه كان يصدر ما يحصل عليه الى فرنسا لاستخدامه في صناعة العقاقير الطبية ، وفي عام ١٨٨٨ جرت عدة محاولات تحري من قبل شركات امريكية وبريطانية لمسح المناطق التي توجد فيها هذه الجذور ومقاديرها والامكانيات المحلية في اعدادها من اجل التصدير (٢٥٦) . ويبدو ان الشركات تأكدت من وجود كميات لا بأس بها من تلك المادة على ضفاف الرافدين بحيث تضمن الربح ، لذا ناشرت بعملية الشراء والتصدير وبلغت قيمة ما صدر منها في عام ١٨٨٩ مبلغ ١٨٠٣ باون (٢٥٧) . زادت في عام ١٨٩٠ الى ٢٦٣٠ باون واخذ

Diary, No. 30, 11 Nov. 1887.

Basra C.T.R., 1887-1888, p. 3.

Basra C.T.R., 1890, pp. 2-3.

(٢٥٥)

(٢٥٦)

(٢٥٧)



شكل رئيس الى الولايات المتحدة الامريكية<sup>(٢٥٨)</sup> اما اشهر مناطق عرق اسوس في العراق فكانت تقع بالقرب من الكوت حيث نصبت هناك عدة مكائن لكبس الجذور وتحويلها الى رزم تزن الواحدة منها ١٧٧ كغم تقريبا يتم شراؤها بمبلغ باون واحد ، وقد تأكدت الشركات من مستقبل هذه التجارة ومن امكانيات القطر في توفيره بصورة مستمرة . لذا كانت الزيادة في التصدير في الستين اللاحقة واضحة وبلغت قيمة المبيعات منها في عام ١٨٩٢ حوالي ٩٠٠٠ باون<sup>(٢٥٩)</sup> ، وفي عام ١٨٩٣ حوالي ٢٢٠٠٠٠ باون<sup>(٢٦٠)</sup> . ثم انخفض إنتاجها في عامي ١٨٩٤ و ١٨٩٥ ولم يصدر من الجذور في ذينك العامين سوى ما قيمته ١١١٨٥ و ١٥٦٩٠ باون على التوالي<sup>(٢٦١)</sup> . ثم استمرت الزيادة حتى بلغت قيمة ما صدر منها في عام ١٨٩٩ حوالي ٦٠٢٦٦ باون ارسلت معظمها الى الولايات المتحدة الامريكية<sup>(٢٦٢)</sup> ، ورغم ان كميات كبيرة من هذه المادة صدرت الى الولايات المتحدة الامريكية في عام ١٩٠٠ الا انها لم تكن توازي الكمية التي صدرت في عام ١٨٩٩ والسبب يعود الى تعذر نقل كميات معينة من الجذور نتيجة مشاكل الملاحة في نهر دجلة ولان الكميات التي شحنت الى الولايات المتحدة عام ١٨٩٩ كانت مخالفة للمواصفات بسبب تأخر شحنها مما ادى الى تيسها ومن ثم عدم صلاحيتها الا للوقود ، لذا رفضت المصانع هناك استلامها وخسر المصدرون من جراء ذلك<sup>(٢٦٣)</sup> ومن جهة اخرى شهد عام ١٩٠١ انخفاضا في اسعار جذور عرق السوس في

(٢٥٨)

Basra C.T.R., 1893, p. 9.

(٢٥٩)

Ibid.

(٢٦٠)

Basra C.T.R., 1894, p. 9.; Basra C.T.R., 1895, p.9.

(٢٦١)

Basra C.T.R., 1899, pp. 4, 8.

(٢٦٢)

Ibid, p. 4.

(٢٦٣)

الولايات المتحدة الامريكية واصبح من الصعب على تجاره سد نفقات استخراجها وكبسها وشحنها عبر نهر دجلة ثم عبر الخليج والاطلسي الى اولايات المتحدة ، لذا انخفضت مبيعاتها من ٥٤٢٥٧ باون في عام ١٩٠٠ الى ١٩٠٧٧ باون في عام ١٩٠١ (٢٦٤) . وحتى الكمية القليلة التي صدرت في عام ١٩٠٢ كانت نتيجة انتهاز تجار جذور عرق السوس رخص اجور الشحن في نهر دجلة (٢٦٥) . وبسبب استمرار انخفاض اسعار هذه المادة في امريكا فان تصديرها لم يتحسن الا في عام ١٩٠٥ عندما بلغت قيمتها ٤٨٩٥٧ باون ويلاحظ في هذا العام تصدير بعض هذه البذور الى فرنسا وبريطانيا الى جانب الولايات المتحدة الامريكية (٢٦٦) . وقد انخفضت مبيعات هذه المادة ثانية في عام ١٩٠٦ بسبب ارتفاع الضريبة الكمركية المفروضة عليها في امريكا الى الضعف ، علما بان الشركة الامريكية كانت قد حصلت في هذا العام على امتياز من السلطات العثمانية باحتكار استخراج وتصدير هذه المادة من عدة مواضع على ضفاف نهري دجلة والفرات (٢٦٧) ، وفي عام ١٩٠٧ طلبت الشركة من السلطات العثمانية تسهيل مهمتها في جمع الجذور وشحنها وقد تجاوبت السلطات معها ووفرت لها التسهيلات (٢٦٨) ، الا انها بادرت لاول مرة في عام ١٩٠٨ الى فرض ضرائب محلية على انتاج تلك المادة وادى ذلك الى تقليص قيمة الصادرات التي بلغت ٢٥٩٣٢ باون (٢٦٩) . ويبدو ان

Basra C.T.R., 1901, pp. 4, 7.

(٢٦٤)

Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٢٦٥)

Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.

(٢٦٦)

Basra C.T.R., 1906, p. 5.

(٢٦٧)

Basra C.T.R., 1907, p. 5.

(٢٦٨)

Basra C.T.R., 1908, pp. 7, 12.

(٢٦٩)

محاولات الشركة في عام ١٩٠٩ مع السلطة العثمانية هي تخفيض تلك الضرائب المحلية فد تكللت بالنجاح ، كما افلحت في اقناع السلطة العثمانية في البصرة بتعيين موظف خاص ينوب عن دائرة الكمرك في فحص رزم عرق السوس وذلك للاسراع في عملية شحنها خوفاً من تلفها وكانت نتيجة هذه الاجراءات ارتفاع قيمة الصادرات الى ٤٨٧٧٨ باون في عام ١٩٠٩<sup>(٢٧٠)</sup> . ولكن التصدير في السنتين اللاحقتين بمعدل الف باون سنوياً حتى عام ١٩١١<sup>(٢٧١)</sup> ، في حين انخفض التصدير في عام ١٩١٢ الى ١٣٠٥٢ باون<sup>(٢٧٢)</sup> ثم ارتفع مرة اخرى في عام ١٩١٣ الى ٣٦٥٢١ باون<sup>(٢٧٣)</sup> .

يظهر واضحاً ان هذا الفرع من التجارة بدأ نشاطه في ثمانينات القرن التاسع عشر وبشكل متواضع ، ومعظم التصدير كان الى فرنسا ويبدو ان تلك المادة كانت تدخل في صناعة الادوية ومعاجين الاسنان ، سم ساهمت الشركات البريطانية والأمريكية بشراء الجذور ولم تكن تجارتها في بداية الامر محتكرة بشركة معينة لان القنصل البريطاني يبدي أسفه في عام ١٨٩٩ لعدم احتكار ذات الفرع من التجارة ، ويرينا الخط انساني لتجارة صادرات عرق السوس بان قيمة ما صدر منها عام ١٨٨٩ كان ١٨٠٣ باون في حين بلغت القيمة في عام ١٨٩٩ ٦٠٠٠٠ باون وحدث تأرجح في قيمة الصادرات من سنة لاخرى ، كما مر بنا<sup>(٢٧٤)</sup> .

وبات واضحاً بان الشركات الاجنبية لم تترك في القطر زاوية الا

---

Basra C.T.R., 1909, pp. 7-8, p. 15. (٢٧٠)

Basra C.T.R., 1910. p. 13. (٢٧١)

Basra C.T.R., 1911, p. 12.

Basra C.T.R., 1912, p. 14. (٢٧٢)

Basra C.T.R., 1913, p. 16. (٢٧٣)

(٢٧٤) انظر جدول الصادرات الملحق بالبحث ملحق رقم (١) .

وبشتها يحثا عما يمكن تصديره الى الخارج مقابل اغراق اسواقه بمزيد من السلع الكمالية ، والاقمشة القطنية والتي لم تكن هناك ضرورة قصوى لكثير منها بل ان معظمها ساهمت في تدمير صناعته اليدوية وريط اقتصاده بالرأسمال الاجنبي •

## ٦ - الصادرات الاخرى

وبالاضافة الى ما ذكرنا من صادرات رئيسية فان البصرة كانت تصدر او تعيد تصدير بعض المنتجات الاخرى الى موانئ الخليج العربي والهند والموانئ الاوربية •

فالسجاد الايراني كان يعاد تصديره عن طريق البصرة الى اسواق بريطانيا وفرنسا والمانيا وبقية انحاء الدولة العثمانية والعفص كان يصدر الى بريطانيا والسمنة الى الهند وبقية ارجاء الدولة العثمانية وموانئ البحر المتوسط والصمغ الى بريطانيا وفرنسا والمانيا وشعر الماعز الى بريطانيا والمانيا وفرنسا والجلود المدبوغة الى بريطانيا والمانيا والدولة العثمانية والافيون الذي يرد من ايران كان يصدر الى الهند وبريطانيا والشلب والرز كانا يصدران الى بريطانيا والمانيا وموانئ الخليج العربي والحبوب كالهريمان والذرة ... وغيرها الى بريطانيا والهند وموانئ الخليج وموانئ البحر المتوسط والسمن الى فرنسا وبريطانيا والقصب الى موانئ الخليج ويمكن الاطلاع على قيمة ما كان يصدر من هذه السلع عن طريق البصرة خلال الفترة موضوعة البحث في الجداول الملحق بهذه الدراسة (٣٧٥) •

## ب - الواردات

كانت البصرة قبل افتتاح قناة السويس تستورد من السلع التجارية

... (٢٧٥) انظر ملحق رقم (١) •

أكثر مما تصدر وكانت تعادل ميزانها التجاري عادة بالنقود والسيئات  
 القضية التي ترددها من التجار الإيرانيين والسوريين<sup>(٢٧٦)</sup> ، وبعد افتتاح  
 القناة أخذت توازن ذلك بالمنتجات الزراعية المحلية وبخاصة التمور  
 والحبوب التي ازداد الطلب الأوروبي عليها • وانه من الصعب جدا تنظيم  
 احصائية متكاملة عن السلع التجارية واقياها الواردة الى البصرة فقط لأن  
 عشرات من تلك السلع كانت تدرج تحت عنوان « متفرقات » او « متفرقة »  
 بالإضافة الى ان ثلثي الواردات الى الميناء كانت ترسل في معظم السنين  
 الى بغداد كما ان قسما كبيرا من هذه النسبة كان يتوجه الى ايران عبر  
 الأراضي العراقية<sup>(٢٧٧)</sup> • ويصح نفس القول بالنسبة للواردات الى موانئ  
 الخليج الاخرى ، فموانئ بندر عباس ولنگه وبوشهر والمحمرة والبحرين  
 م تكن تستورد السلع التجارية لأغراض الاستهلاك المحلي فحسب وانما  
 لإعادة التصدير أيضا وكانت هناك حركة تجارية نشيطة متبادلة بين جميع  
 موانئ الخليج العربي يسد بعضها نقص اسواق البعض الاخر كلما  
 اقتضت الحاجة التجارية الى ذلك<sup>(٢٧٨)</sup> ومن الجدير بالذكر ان التقارير  
 التجارية للخليج العربي لم تنظم الا في عام ١٨٧٣ عندما ظهرت ضمن  
 التقارير الادارية التي كان يعيها المقيم البريطاني في الخليج العربي ومسقط  
 الى حكومة الهند ، اما قبل هذا التاريخ فكانت هناك تقارير دورية كان

(٢٧٦) انظر الفصل الاول بحث الموقع •

(٢٧٧) للاستزادة عن طبيعة تجارة البصرة في اربعينات القرن التاسع  
 عشر يراجع : (PRO) FO/195/237.

تقرير القنصل البريطاني في بغداد رولنسون المرسل الى كائنك سفير  
 بريطانيا في أسطنبول والمرقم ٢١ والمؤرخ ١٥ نيسان ١٨٤٦ •

(٢٧٨) (IOR) Muscat and Persia Gulf 958/6/12;  
 Administration Reports 1873-1883, Bushire Residency  
 for year 1873-1874, pp. 17-89.

أحدثها تقرير الكولونيل بلي عن القبائل والتجارة في سواحل الخليج العربي الذي نشر عام ١٨٦٤<sup>(٢٧٩)</sup> ومن جهة أخرى صدرت تقارير المحمرة منفصلة منذ ١٨٩٠ واستمرت حتى عام ١٩١٣ ، إلا أن تقارير البصرة لم تنتظم إلا في عام ١٨٩٥ وليست لدينا قبل هذا التاريخ سوى تقارير دورية كان منها التقرير التجاري الموسع الذي كتبه جونستون Johnston نائب القنصل البريطاني في البصرة في تموز عام ١٨٦٦ ويعتبر هذا التقرير فريداً لأنه يغطي الفترة التي سبقت افتتاح قناة السويس والتي رافقت التطورات التجارية في منطقة الخليج آنذاك<sup>(٢٨٠)</sup> .  
 نلنّه عدة تقارير أخرى حتى عام ١٨٧٠<sup>(٢٨١)</sup> عندما توقفت لأسباب غير معروفة تماماً ربما كان توتر العلاقات العثمانية البريطانية منذ أحداث الاحساء عام ١٨٧١ واحداً منها ، ثم استؤنفت كتابة التقارير التجارية وصدر أول تقرير تجاري في عام ١٨٨٤ بعد انقطاع دام أربع عشرة سنة واعتبته عدة تقارير متقطعة حتى عام ١٨٩٥<sup>(٢٨٢)</sup> عندما أصبحت تنضم سنوياً ولغاية عام ١٩١٣ .

وتوضح لنا هذه التقارير التطورات التجارية في منطقة الخليج العربي منذ أوائل الستينات من القرن التاسع عشر وحتى قيام الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤ ، تلك التجارة التي تطورت بشكل كبير في بداية استينات من القرن المذكور نتيجة تطور المواصلات البخارية وتنظيم الخطوط الملاحية بين بومباي وموانئ الخليج العربي والمشروع بالاستفادة

(٢٧٩) انظر الصفحة اللاحقة هامش رقم ٢٨٤ .  
 Basra C.T.R., 1864-1866, pp. 254-279.

(٢٨٠)

(٢٨١) تقرير عام ١٨٦٦ الى ١٨٦٧ و ٦٨-٦٩ و ١٨٦٩-١٨٧٠ .

(٢٨٢) تقرير عام ١٨٨٧

وتقرير عام ١٨٩٠ . وتقرير ١٨٩٣ ، ١٨٩٤ .

من الخدمات البريدية والتلغرافية<sup>(٢٨٣)</sup> بالإضافة الى قيام الحرب الاهلية الأمريكية في عام ١٨٦١ والتي سببت توقف التجارة البريطانية مع القارة الأمريكية وتوجه سيل البواخر المحيطية للبحث عن اسواق تجارية جديدة وميادين أخرى لنشاطها فاتجهت الى الهند ومنها الى الخليج العربي واستمرت تعمل بين موانئهما وبذلك رفدت خطوط المواصلات في المنطقة ببواخر واسعة الحمولة<sup>(٢٨٤)</sup> . ورغم ان اجور الشحن على هذه البواخر كانت في بداية الامر مرتفعة قياسا الى اجور الشحن على السفن الشراعية التي اعتادها التجار في المنطقة الا ان مزاياها المتعددة اغرت التجار على التعامل معها ، ويبدو ان تضاعف تجارة الواردات الى منطقة الخليج في ستينات القرن التاسع عشر يعود الى الاسباب التي ذكرناها اعلاه ، اما تطوره بعد توقف الحرب الاهلية الأمريكية فيعزى بشكل لايقبل الشك الى افتتاح قناة السويس ورخص اجور الشحن على البواخر العاملة بين الموانئ الاوربية وموانئ الخليج عبر القناة<sup>(٢٨٥)</sup> .

ومما هو واضح جدا ان الزيادة الكبيرة في استيرادات الخليج حدثت قبل افتتاح قناة السويس وعلى وجه التحديد في الفترة (١٨٦١-١٨٦٥) وقد حافظت تجارة الاستيراد خلال الاعوام العشرة اللاحقة تقريبا على نفس معدلاتها ، وان حققت بعض موانئ الخليج زيادات طفيفة في الاستيرادات فان موانئ أخرى سجلت هبوطا في استيراداتها ، ولكن حتى

---

(٢٨٣) يمكن الاطلاع على تفاصيل هذه المسببات من المواصلات في الفصل الثالث .

(٢٨٤) IOR) L/P&S/20/C248A, Pelly to Government of Bombay, No. 41, dated Bushire, The 23rd Aug. 1864, p. 27-29.

(٢٨٥) انظر ذلك في الفصل الثالث .

الزيادة التي وصلت اليها في بداية الستينات<sup>(٢٨٦)</sup>، أما الزيادة الاخرى التي شهدتها منطقة الخليج العربي فكانت في الفترة التي اعقبت عام ١٨٧٨ بسبب تركّز التفوذ البريطاني في منطقة الخليج العربي لاسيما بعد حسم قضيه العديد<sup>(٢٨٧)</sup> والشروع باحتواء الامارات العربية وقيام الحرب العثمانية الروسية ١٨٧٧ - ١٨٧٨ التي حولت الخط التجاري لايران من الشمال الى الجنوب وصارت ايران تحصل على بضائعها عن طريق موانئها في الخليج ومن مصادر بريطانية بعد يوقف التجارة مع روسيا عن طريق تبريز وبحري قزوین والبحر الاسود بسبب ظروف الحرب<sup>(٢٨٨)</sup>.

ولو تمعنا في قيمة تجارة الواردات الى الخليج في سبعينات القرن التاسع عشر التي لا تختلف كثيرا عن حجم التجارة في ستينات القرن المذكور لوجدناها تعادل خمسة اضعاف قيمة تجارة الواردات في ثلاثينات القرن واربعيناته علما بان نصف الاستيرادات في فترة السبعينات كانت تتوزع على موانئ بوشهر ولنگه وبندر عباس اي بنسبة السدس لكل منها بينما كانت البصرة وحدها تتلقى الثلث في حين ان السدس الباقي كان يتوزع على باقي موانئ الخليج الاخرى التي كانت البحرين تأتي في مقدمتها<sup>(٢٨٩)</sup>. وهذا يعني بأن البصرة كانت تستورد من البضائع بقدر ما تستورده كل موانئ الساحل العربي بما فيها البحرين يضاف اليها واحدة من الموانئ الايرانية<sup>(٢٩٠)</sup>. بوشهر او بندر عباس او لنگه ومن

Kelly, op. cit., p. 833.

(٢٨٦)

(٢٨٧) للاستزادة انظر بحث الاتفاقيات التجارية من الفصل الثاني

عن قضية العديد.

(٢٨٨) انظر الفصل الاول

(IOR) L/P&S/20/C248A, p. 35.

(٢٨٩)

Kelly, op. cit., p. 833.

(٢٩٠)  $\frac{1}{4}$  تجارة الاستيراد كانت ترد الى ( بوشهر + لنگه + بندر

عباس) أي  $(\frac{1}{4} + \frac{1}{4} + \frac{1}{4}) = \frac{3}{4}$ ،  $\frac{1}{4}$  التجارة الى البصرة

$\frac{1}{4}$  التجارة الى موانئ الخليج الاخرى من الكويت الى مسقط.



هنا يتضح اهميتها ودورها التجاري ، علما بأن الاستيرادات ظلت تزداد الى البصرة طيلة فترة البحث مع استثناءات قليلة اكثر من ترايدها الى الموالي. الاخرى \* وتشير الاحصائيات المتوافرة في ستينات القرن التاسع عشر الى ان معدل قيمة الاستيرادات للاعوام (١٨٦٤ - ١٨٧٠) كان حوالي ٢١٢٨٢٥ ياون استرليني<sup>(٢٩١)</sup> \* وفي الواقع تنقصنا الاحصائيات للعقد السابع من القرن التاسع عشر بسبب توقف التقارير التجارية عن الصدور ولكن لدينا احصائية عن حجم وحمولة البواخر الوافدة الى ميناء البصرة خلال السبعينات وهي تلقي ضوءا على طبيعة التجارة لانها تشير الى تناقص حمولة البواخر من ٢٤٩٧٦ طن في عام ١٨٦٩ الى ٥٥٦٢ طن في عام ١٨٧١ ثم تبدأ زيادة تدريجية حتى عام ١٨٧٤ عندما تصل الى ٢١٢٥٤ طن اي اقل من معدل حمولة البواخر الوافدة الى البصرة في عام ١٨٦٩ ، الا ان الزيادة الواضحة في حمولة البواخر حدثت في عام ١٨٧٨ عندما بلغت ٥٦٣٩٩ طن<sup>(٢٩٢)</sup> \* ونستنتج من هذه الارقام بان تجارة الاستيراد الى البصرة تقلصت نسبيا منذ عام ١٨٧٠ وفي عام ١٨٧٨ عندما بدأت الزيادة الجديدة في قيمة الاستيرادات واستمرت حتى ثمانينات القرن التاسع عشر عندما بلغت حمولة البواخر الواردة الى البصرة في عام ١٨٨٣ مقدار

---

(٢٩١) انظر الملحق رقم (٢) . Basra C.T.R., 1864-70.

(٢٩٢) Basra C.T.R., 1884, p. 1922.

صدر هذا التقرير بعد توقف التقارير التجارية لمدة اربع عشرة سنة ووردت فيه احصائية عن عدد وحمولة البواخر الوافدة الى البصرة خلال الفترة ١٨٧١ - ١٨٨٤ \* وقد استثنيت حمولة السفن الشراعية لانه كانت تعمل في الغالب في نقل منتجات البصرة مثل الحبوب والتموز الى مواني الخليج اكثر مما تعمل في تجارة الاستيرادات \* انظر الملحق رقم ٩ - \*

٧٧٤٧٦ طن<sup>(٢٩٣)</sup> . ومن جهة أخرى لدينا احصائية لعام ١٨٨٧ تشير الى ان قيمة الاستيرادات الى البصرة اصبحت ٥١١٠٢٢ باون<sup>(٢٩٤)</sup> ولو جاز لنا اعتبار هذا الرقم كمعدل لقيمة الاستيرادات الى البصرة خلال الثمانينات لأمكننا القول بان تجارة الاستيراد قد تضاعفت مرتين ونصف بالنسبة لتجارة الستينات<sup>(٢٩٥)</sup> . اما معدل قيمة الاستيراد الى البصرة في تسعينات القرن المذكور (١٨٩١ - ١٩٠٠) فكان ١٠٤٦٢١٢ باون اي ان اقيمة تضاعفت مرة أخرى في هذا العقد قياسا الى العقد السابق<sup>(٢٩٦)</sup> . في حين بلغ معدل قيمة الاستيرادات في العقد الاول من القرن العشرين (١٩٠١-١٩١٠) مقدار ١٧٢٥٥٠٥ باون اي بزيادة تعادل مرة ونصف من قيمة الاستيرادات الى البصرة قياسا الى العقد الذي سبقه<sup>(٢٩٧)</sup> . وقد اصبحت معدل الاستيرادات في الاعوام ١٩١١ - ١٩١٣ حوالي ٣١٣٦٣١١ باون<sup>(٢٩٨)</sup> ولو قارنا هذا المعدل الاخير بمعدل ما كانت تستورده البصرة من بضائع في ستينات القرن التاسع عشر<sup>(٢٩٩)</sup> لاتضح لدينا بان قيمة الاستيرادات

Basra C.T.R., 1884, p. 1922.

(٢٩٣)

Basra C.T.R., 1887, p. 5.

(٢٩٤)

٥١١٠٢٢ معدل الثمانينات

(٢٩٥) حاصل قسمة = ٢٥ تقريباً

٢١٢٨٢٥ معدل الستينات

Basra C.T.R., 1891-1900.

(٢٩٦) انظر الملحق رقم ٢

Basra C.T.R., 1901-1910.

(٢٩٧)

انظر جدول قيمة الاستيرادات في الملحق ايضا رقم -٢-

Basra C.T.R., 1911-1913.

(٢٩٨) انظر الملحق رقم -٢-

(٢٩٩) اي معدل ( ١٨٦٤-١٨٧٠ ) والبالغ ٢١٢٨٢٥ باون .

نضاعفت أكثر من أربع عشرة مرة ونصف المرة (٣٠٠) وهي أقل بالمقارنة مع زيادة قيمة الصادرات التي تضاعفت عشرين مرة خلال فترة البحث (٣٠١) .

ولاستكمال الصورة التجارية في الخليج العربي ودور ابصرة فيها نحاول الان الاطلاع على ما كانت تستورده موانئ الخليج المختلفة وفي مقدمتها البصرة من سلع تجارية من الهند خلال نماذج من السنوات لتكون على بينة من طبيعة العلاقات التجارية وحجمها التي كانت سائدة بين موانئ الخليج العربي والهند من جهة وبين بعضها والبعض الآخر من جهة أخرى .

لقد استوردت موانئ الخليج العربي في عام ١٨٧٣ ما قيمته ١٢٠٨٤١٥ باون من البضائع المختلفة من كل من كراچی وكلكتا وبومباي وكثير من هذه السلع كان يعاد تصديره من ميناء الى اخر عن طريق الوسطاء المحليين والوكالات التجارية البريطانية (٣٠٢) . فالبصرة على

٣١٣٦٢١١

(٣٠٠) حصيلة قسمة ————— حوالي ١٤٥

٢١٢٨٢٥

(٣٠١) انظر بحث الصادرات ص ٢٦٢ من هذا الفصل .  
(٣٠٢) (IOR) 957/6/12/I.L XVIII B, Trade Reports for the Persian Gulf and Muscut from E.C. Ross, H.B. M.'S Political Resident, Persian Gulf to Government of India, Bushire Dated 18 June 1875, p. 4.

وردت الارقام اصلا بالرييات وبالشكل التالي ٢٠٧٩٦٦٩٣ روبية من كلكتا ، ٩٣٧٩٢٥ روبية من بومباي ، ٦٢٤٧٣٨ روبية من كراچی ، وقد تحويل مجموعها على أساس الباون يساوي عشر زوبيات وهو السعر السائد آنشد .

سبيل المثال استوردت بالإضافة الى ما استوردته مباشرة من الهند في عام ١٨٧٣ من بضائع هندية واوربية - بضائع اخرى متنوعة هندية واوربية ومحلية من موانئ الخليج العربي الاخرى فاستوردت من ميناء بوشهر بعض السلع التجارية لا من اجل الاستهلاك فحسب وانما من اجل اعاده التصدير ايضا وشملت تلك البضائع ، السيوف والشموع والساعات وجوز الهند والقهوة والاقمشة القطنية والقطن الخام والشب والصمغ والكافور والكتين والقوة واللوز والحمص والكشمش والرز والنيلة والشراب والنحاس والحديد والرصاص والفولاذ والقصدير والؤلؤ وماء الورد والسمن والملح والحريير الخام والتوابل والسكر المخروطي والسكر الناعم والتمر الهندي والشاي والتبغ والالواح الخشبية والسجاد وسلع اخرى بلغت قيمتها ٤٩٨٤٠ باون من اصل صادرات بوشهر البالغة ٣٩٢٠٧٢ باون<sup>(٣٠٣)</sup> . كما استوردت البصرة في نفس العام ١٨٧٣ من ميناء لنكه جوز الهند والقهوة والاقمشة القطنية واوراق الخناء والرز والؤلؤ والسمن والملح والقوة واوراق الآس ونوع من عيدان الثقاب وزيت المصابيح والروبيان والاسماك الصغيرة وبعض الازهار المجففة والمنسوجات الحريرية والزنجبيل والفلفل والكرم والتمر الهندي والتبغ والالواح الخشبية من مختلف الاحجام وسلع اخرى قدرت قيمتها ٧٩٦٦٠ باون من اصل صادرات لنكة البالغة ٦٥٨٤٧٢ باون في نفس العام<sup>(٣٠٤)</sup> . ومن البحرين استوردت البارود والاقمشة الخاصة

---

(IOR) 958/6/12. Muscat and Persian Gulf (٣٠٣)  
Admin. Reports 1873-1883, Bushire Residency for Years  
1873-1874.

وردت الارقام بالروبيات ٤٩٨٤٠٩ و ٣٩٢٠٧٢٩ روبية على التوالي.  
Ibid, p. 35.

(٣٠٤)

وردت الارقام في الاصل ٧٩٦٦٠٧ و ٦٥٨٤٧٢٤ روبية على التوالي.

لاشعة السفن وجوز الهند وانواع اخرى من الجوز والقهوة والاقمشة  
 القطنية والقطن الخام وملح النشادر واوراق الحناء وليمون البصرة  
 والاكياس والحصر والنحاس والحديد وعود الثقاب والرصاص والفولاذ  
 والتصدير وزيت المصابيح واللؤلؤ والعنبر والمسك والخزف الصيني  
 والسمك المملح والازهار الجافة وملح الصوديوم والاقمشة الحريرية  
 والحرير الخام والهيل والزنجبيل والفلفل والقرطاسية والسكر  
 المخروطي وسكر البنغال والتمر الهندي والتبغ والسجاد ، بلغ قيمتها  
 ٧٥٦٥٣ باون من اصل صادرات البحرين البالغة ٣١٠٦٠٢ باون في نفس  
 العام (١٨٧٣) (٣٠٥) .

وهكذا نجد ان بعض هذه السلع الواردة الى ميناء البصرة كانت تشبه  
 تلك السلع الواردة من الهند وكانت ترسل الى البصرة احيانا بمعبدة  
 المنسكوكات الفضية لاستبدالها بمنتجات البصرة المحلية من التمور والحبوب  
 ولان البصرة كانت تستطيع تصريف مختلف البضائع لارتباطها بأسواق  
 داخلية تمتد شمالا الى بغداد ثم شرقا وغربا الى ايران الغربية والبحر  
 المتوسط .

ولو حاولنا مقارنة قيمة الاستيرادات لعام ١٨٧٣ بقيمتها في عام ١٨٨٢  
 لانتضح لنا ان البصرة استوردت لعام ١٨٨٢ بضائع قيمتها ١٧٦٣٠ باون من

---

(IOR) 958/6/12 Muscat and Persian Gulf, (٣٠٥)  
 1873-74, p. 62.

وردت الارقام في الاصل ٧٥٦٥٣٥ و ٣١٠٦٠٢٥ روبية على التوالي .  
 على أساس الباون يعادل عشر روپيات وهو السعر السائد آنئذ .

لنكه (٣٠٦) اي حوالي ١/٢ استيرادات العقد السابق لانها اخذت تستورد ما تحتاج اليه مباشرة من الهند واوروبا نتيجة تعدد وكالات الشركات التجارية فيها واتساع اعمالها في ثمانينات القرن الماضي (٣٠٧) . اما قيمة ما وردها من بضائع من البحرين في عام ١٨٨٢ فكانت ٩٢٣٣١ باون وهي نفس السلع تقريبا التي ذكرت في عام ١٨٧٣ مع تفاوت طفيف في كمياتها (٣٠٨) . اي بزيادة عما استورده في عام ١٨٧٣ ويعود ذلك الى العلاقات السياسية الجديدة التي قامت بين البحرين وحكومة الهند والتي ادت الى ازدياد المصالح البريطانية التجارية في جزر البحرين التي تحولت الى مستودع للسلع البريطانية في منطقة الخليج العربي . كما ان البصرة استوردت في نفس العام (١٨٨٢) من الامارات العربية بضائع قيمتها ١٠٣٠٤ باون (٣٠٩) وذلك نتيجة توسع علاقات هذه الامارات ببريطانيا بموجب الاتفاقيات التي عقدت واياها خلال السنين الاخيرة ولتأسيس عدة وكالات تجارية هندية فيها بدأت بممارسة النشاط التجاري في منطقة الخليج وقامت بدور

---

(IOR) 957/6/12 Muscat and Persian Gulf, (٣٠٦)  
Admin, Report for the years 1873-74, Table No. 11, pp.  
72-79.

وردت الارقام في الاصل ١٨٥١٢٠ روبية وقد تم تحويلها على أساس  
الباون يعادل ١٠٥ روبية وهو السعر السائد آنئذ .

(IOR) 957/5/12 Muscat and Persian Gulf, (٣٠٨)  
Table No. 16, pp. 98-107.

ورد الرقم في الاصل ٩٦٩٣٨٠ روبية .  
Ibid, Table No. 21, pp. 125-133. (٣٠٩)

ورد الرقم في الاصل ١٠٨٢٠٠ روبية .

الوسيط فيه (٣١٠) .

ومن الجدير بالذكر ان تجارة الاستيراد الى الخليج العربي استمرت بالتوسع والزيادة حتى ١٨٩٠ عندما وصلت المنطقة الى حد التخمة تقريبا ولم تعد تستوعب مزيدا من السلع التجارية بسبب محدودية امكانياتها ولنفاذ مسكوكاتها الفضية والذهبية وكان من الصعب جدا رفدها بمزيد من الاستيرادات مالم تبادر الى احداث تغيرات جذرية في وسائل انتاجها الزراعية او في طرق مواصلاتها الداخلية لان الزيادة السابقة في حجم الاستيرادات حدثت بفضل تحسين وتنظيم المواصلات بين الهند وموانئ الخليج العربي من جهة وبين البصرة وبغداد في عام ١٨٦١ من جهة اخرى (٣١١) ، وللتطور الزراعي النسبي الذي حدث في العراق خلال ١٨٦٩ - ١٨٧٢ نتيجة خطوات مدحت باشا الاصلاحية والتي ظهرت آثارها فيما بعد بالاضافة الى تطور اخر شهدته المنطقة الا وهو افتتاح نهر الكارون للملاحة البخارية في عام ١٨٨٨ بين المحمرة والاحواز والذي اعقبه افتتاح الطريق البري التكميلي بين الاحواز واصفهان من قبل شركة لنج ، مما ساعد على تصريف مزيد من البضائع الهندية والاوربية في جنوب ايران والمناطق المتصلة بها والتي وصلت درجة الاشباع ايضا في عام ١٨٩٠ (٣١٢) وهكذا لم يكن بالامكان حدوث اى تطور اخر في زيادة الاستيرادات الى المنطقة مالم يقابله تغيير في طرق الانتاج في كل من ايران والدولة العثمانية الا ان ذلك التغيير لم يكن ميسورا او متوقعا بسبب ظروف كلا الدولتين الداخلية والخارجية يومئذ (٣١٣) ، وقد احست الدول الاوربية المتنافسة

(٣١٠) انظر الفصل الثاني .

(٣١١) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث .

Whigham, op. cit., pp. 145-146.

(٣١٢)

Ibid, p. 146.

(٣١٣)

بذلك وعملت على تطوير المواصلات الداخلية في كل من ايران والدولة العثمانية والبحث عن منتجات جديدة يسهل عن طريق شرائها تصريف بضائعها في المنطقة ولذلك تسابقت الشركات الاوربية ومن ورائها دولها للحصول على امتيازات السكك الحديدية في كلا الدولتين وظفرت المانيا بمشروع سكة حديد بغداد الذي اطار صواب بريصنيا • ودفعها الى بذل الجهود لاحتوائه او الوقوف في وجهه حفاظا على مصالحها المتنامية في المنطقة • ولو حاولنا استعراض السلع الداخلة في تجارة الاستيراد في تسعينات القرن الماضي لوجدنا بان الاقمشة القطنية المصنوعة في معامل مانجستر كانت تتراوح نسبتها بين  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{3}{4}$  من قيمة الاستيرادات الى ميناء البصرة وكانت معظمها تتوارد الى الميناء على متن بواخر بريطانية (٣١٤) • لان البصرة - كما مر بنا - كانت تمون المناطق الداخلية بتلك الاقمشة وكذلك موانئ الخليج القريبة ، ولكن منذ عام ١٩٠٠ أخذت الكويت تستورد ما تحتاج اليه من اقمشة عن طريق ميناء المحمرة (٣١٥) • وذلك لتوتر العلاقات بينها وبين الدولة العثمانية منذ توقيع شيخها معاهدة ١٨٩٩ مع بريطانيا (٣١٦) • وبات من الواضح في هذه الفترة ان حوالي ٦٣٪ من الواردات الى منطقة الخليج العربي كانت تأتي من بريطانيا والهند وان اكثر من ٣٠٪ منها ايضا كانت تخص الشركات البريطانية والهندية البريطانية ولم تساهم فرنسا سوى في ٤٪ والنمسا والمجر في  $\frac{1}{4}$ ٪ والمانيا في ١٪ من قيمة واردات الخليج البالغة ٨٥ مليون باون استرلينا في عام ١٩٠٠

Basra C.T.R., 1897-1898, p. 8.

(٣١٤)

(IOR) Admin. Reports 385. Report on the Trade and Commerce of Mohammerah and the Karun River for the year 1900, p. 89.

(٣١٥)

(٣١٦) انظر التفاصيل في بحث الكويت في الفصل الثاني •



وحتى هذه النسبة الضئيلة كانت ترد الى موانئ الخليج على متن البواخر البريطانية او بواسطة الشركات ابريطانية ولصاحبها احيانا<sup>(٣١٧)</sup> وكانت البصرة تساهم في ٣٢٪ من قيمة تجارة الاستيرادات الى منطقة الخليج في حين كانت بوشهر تساهم في ٢٤٪ وبندر عباس في ٦٪ والمحمرة في ٤ ١/٢٪ ، اما النسبة الباقية فكانت تنقسمها بقية موانئ الخليج العربي<sup>(٣١٨)</sup> ، ويبدو ان تجارة الاستيراد في البصرة حتى عام ١٩٠١ كانت لانزال بيد التجار الوطنيين وضلت بعيدة عن نشاط الشركات التجارية البريطانية التي تخصصت تقريبا في تجارة الصادرات<sup>(٣١٩)</sup> ومن جهة اخرى استمرت قيمة الاستيرادات خلال الاعوام ١٩٠٠ - ١٩٠٢ على نفس معدلاتها مع زيادة طفيفة<sup>(٣٢٠)</sup> . ومن الملاحظ ان شبه جزيرة العرب كانت تمون نفسها - من البصرة - عن طريق سوق الكويت - بما تحتاج اليه من اقمشة قطنية كذئك الكوفيات والسكر والقهوة والآنية الحديدية ، ولكن منذ عام ١٩٠١ وبسبب العداء المستحكم بين امير نجد عبدالعزيز آل رشيد وبين امير الكويت مبارك الصباح ونشوب القتال بينهما<sup>(٣٢١)</sup> تحولت طرق القوافل من الشرق المضطرب الى الغرب الآمن لذا غدت تجهيزات الداخل من شبه الجزيرة العربية يتم عن طريق دمشق والى حد ما ايضا عن طريق السماوة وهي تحوي اقمشة ما نجسر القطنية والكوفيات السورية والبغدادية والسكر الفرنسي والآنية الحديدية المصنوعة في النمسا والمجر<sup>(٣٢٢)</sup> .

(٣١٧) ٣٪ من دول مختلفة Whigham, op. cit., p. 143.

(٣١٨) Ibid, p. 147.

(٣١٩) Basra C.T.R., 1901, p. 4.

(٣٢٠) انظر ملحق رقم ٢ Basra C.T.R., 1901-1902,

(٣٢١) انظر الصراع بين آل رشيد وآل صباح في الفصل الثاني

(٣٢٢) Basra C.T.R., 1902, p. 4.

وقد قلت واردات البصرة في عام ١٩٠٣ بشكل طفيف وكان سبب ذلك التعريفة الكمبركية الجديدة التي صدرت في ايران والتي تخص بعض السلع الهندية التي كانت تستورد عن طريق البصرة<sup>(٣٢٣)</sup> . ويلاحظ ان نسبة ٤٣٪ من مجموع الواردات الى ميناء البصرة خلال عام ١٩٠٣ كان عبارة عن بضائع مصنوعة في بريطانيا ومستوردة على متن بواخر بريطانية وان حوالي ١٧٪ كانت عبارة عن بضائع هندية بريطانية اي ان بريطانيا كانت لاتزال حتى هذا التاريخ تساهم في حوالي ٦٠٪ من تجارة الواردات الى البصرة<sup>(٣٢٤)</sup> ، وظلت بريطانيا محافظة على هذه النسبة خلال السنوات اللاحقة ايضا وان حاولت تنشيط تجارتها وبخاصة في مجال الاقمشة القطنية التي انتعشت في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥ ، ولئن اتكست في عام ١٩٠٦ قليلا ، الا انها زادت بصورة كبيرة في عام ١٩٠٧ واستمرت الزيادة طيلة السنوات اللاحقة<sup>(٣٢٥)</sup> . وقد بدأت المنافسة الالمانية الفعالة للتجارة البريطانية في البصرة والخليج العربي منذ تأسيس خط هامبرك - امريكا في عام ١٩٠٦<sup>(٣٢٦)</sup> ، حيث جلبت بواخرها الاربع الى ميناء البصرة حوالي ٤٥٦٦٠ رزمة من البضائع بقيمة ١٠٨٦٥ باون وحوث تلك الشحنات الفحم والسكر الالماني والبلجيكي والفرنسي وقطع من الحديد الفولاذ من صنع المانيا وبلجيكا وكميات من الرصاص والقصدير الالماني وصناديق من الشمع بلجيكي واقمشة قطنية فرنسية ومانية وبلجيكية واكياس القهوة ذات

Basra C.T.R., 1903. p. 4.

(٣٢٣)

Ibid, pp. 5-6.

(٣٢٤)

(٣٢٥) انظر قيمة الاستيرادات سنوات ١٩٠٥ - ١٩١٣ . في ملحق

رقم (٢) .

(٣٢٦) انظر التفاصيل عن هذا الخط في بحث المواصلات غنى

الفصل الثالث .

العلامة التجارية الألمانية وزجاج النوافذ وصناديق البيرة والنيسد والواح الخشب ومكائن الخياطة وعلب الكبريت وكميات من الزيوت والاصباغ<sup>(٣٢٧)</sup> . وزادت مبيعات هذا النقص في البصرة في عام ١٩٠٧ وبلغت ١٦٨٠٠٠ باون وكانت معظم البضائع تشبه تلك التي جلبت في عام ١٩٠٦ بالإضافة الى كميات من علب النفط و «لنشين» مفككين للشركة الحميدية والملابس والجلود والصابون لدرجة ان كميات كبيرة منها تكسدت في الاسواق ولم تجد من يشتريها<sup>(٣٢٨)</sup> . ومن الجدير بالذكر ان البواخر الروسية الاربع جلبت الى ميناء البصرة في عام ١٩٠٧ حوالي ٥٤١٨٦ رزمة وزنها ٢١٤١ طن من البضائع التي حوت بصورة رئيسية النفط الروسي والاقمشة والزجاج والخزف الصيني بالإضافة الى ٣٠٨٢١ قدم مكعب من من الاخشاب<sup>(٣٢٩)</sup> . لذا اتخمت اسواق البصرة بالبضائع وظلت سلع كثيرة منها غير مباعه ، ورغم ذلك وفدت الى ميناء البصرة في عام ١٩٠٨ احدى عشرة باخرة المانية من خط هامبرك - امريكا وهي تحمل بضائع مختلفة بنسبة تزيد ٤٠٪ عن العام السابق ومن سلع مشابهة للاعوام السابقة، كما ان البواخر الروسية الاربع حملت الى الميناء بضائع اشهرها النفط والسكر والاشخاب بنسبة تزيد ٥٣٪ عن العام السابق ، هذا وان احدى الشركات النمساوية المجرية فتحت لها فرعا في البصرة واستوردت في العام المذكور بضائع نمساوية مجرية مختلفة<sup>(٣٣٠)</sup> . وبلغت قيمة المستوردات الاجمالية الى البصرة في ذلك العام حوالي ٢٤١١٥٦٨ باون وهو اعلى رقم

Basra C.T.R., 1906, pp. 6-7

(٣٢٧)

Basra C.T.R., 1907, pp. 7-8.

(٣٢٨)

Ibid, p. 8.

(٣٢٩)

Basra C.T.R., 1908, p. 8.

(٣٣٠)

نصل اليه تجارة الاستيرادات حتى ذلك الوقت ، وقد بادرت الشركات المتنافسة الى ارسال نماذج من سلعها الى وكلائها في البصرة بغية تعريف التجار والوسطاء والمستهلكين بها ، وكذلك ارسلت المواصفات المكتوبة والمصورة لتلك السلع ( الكاتولوجات ) • وقد علق القنصل البريطاني بقوله ان تلك الكراريس لايمكن ان تضي بالغرض لانها كتبت باللغة الانكليزية في حين ان اللغات الشائعة في ميناء البصرة هي العربية والتركية والفارسية واقترح على الشركات التي تتعاطى تجارة المكائن ارسال المهندسين للإشراف على نصبها وتشغيلها (٣٣١) • وفي عام ١٩٠٩ قل عدد البواخر الألمانية الوافدة الى البصرة واقتصر على تسع بواخر وقلت المستوردات الروسية ايضا بسبب الركود الذي خيم على سوق البصرة نتيجة اغراقها بالسلع المتنوعة في السنين السابقة بحيث اصبحت اكثر من حاجتها وحاجة الاراضي الداخلية التي تمون عن طريقها ، ولعدم استطاعة المواصلات النهرية تلبية طلبات تلك الاستيرادات الهائلة التي لم يكن القطر بحاجة الى كثير منها (٣٣٢) •

وفي عام ١٩١٠ عاودت الشركات الاجنبية نشاطها وتسابقت في ارسال مزيد من السلع الى البصرة ، ووصلت الميناء ٣٢ باخرة المانية تابعة لخط هامبرك - امريكا وهي تحمل على متنها بضائع متنوعة اشهرها السكر ومكائن الخياطة وعلب الكبريت والاصباغ والشموع والزجاج قيمتها الاجمالية ٣١٥٥٦٣ باون وجلبت البواخر الروسية الاربع كالعادة شحنتها الى البصرة والمتكونة من الاخشاب والنفط والزجاج وعلب الكبريت والاسمنت لأول مرة ، في حين لم يتم استيراد اية بضائع بصورة مباشرة

---

Basra C.T.R., 1908, p. 8.

(٣٣١)

Basra C.T.R., 1909, pp. 9-10.

(٣٣٢)

من الولايات المتحدة الأمريكية في هذا العام (٣٣٣) \* وفي عام ١٩١١ حملت خمس عشرة باخرة من خط هامبرك - امريكا بالاضافة الى باخرتين بريطانيتين مستأجرتين من قبل الشركات الالمانية بضائع مختلفة الى ميناء البصرة وبزيادة قدرها ٢٦٪ عن العام السابق ، في حين ارسلت الشركة الروسية للملاحة خمس بواخر لهذا العام بحمولة اجمالية قدرها ١٠١٨٩ طن من الاخشاب والنفط والاسمنت (٣٣٤) ومن جهة اخرى شهد عام ١٩١٢ زيادة في الاستيرادات الالمانية بلغت ٣٣٪ وكان بعضها تخص سكة حديد بغداد بالاضافة الى المكائن والزجاج والزيوت والورق والادوية والبضائع القطنية واصوفية والصابون والسمنت واخشاب صناديق التمسور ، مثلما وصلت ميناء البصرة خمس بواخر روسية حمولتها ٩٨٦٣ طن تحمل النفط من باطوم والواح الخشب والاعمدة الخشبية والسكر الروسي البلوري والناعم والزجاج والخزف (٣٣٥) \* اما عام ١٩١٣ فانه ضرب رقما قياسيا في قيمة الاستيرادات التي بلغت ٣٨٩٩٢٧٣ باون اي بنسبة زيادة قدرها ٤٨٪ عن العام الذي سبقه وكانت الزيادة تتعلق بشكل رئيس بمواد سكة حديد بغداد وكذلك المنتجات الزراعية اغذية وبخاصة الرز وذلك لسوء الموسم الزراعي في العراق في هذا العام بسبب الظروف الطبيعية ، وقد وصلت البصرة عشرون باخرة المانية من خط هامبرك - امريكا تحمل شحنات مختلفة اهمها مواد تتعلق بمشروع سكة حديد بغداد وعدة زوارق ولنشات بخارية مفككة بالاضافة الى كميات كبيرة من النفط وحوالي ١٦٠٠ طن من الفحم الحجري (٣٣٦) \* اما روسيا فانها ارسلت الى البصرة في

---

Basra C.T.R., 1910, p. 9.	(٣٣٣)
Basra C.T.R., 1911, p. 10.	(٣٣٤)
Basra C. T. R., 1912, p. 10.	(٣٣٥)
Basra C.T.R., 1913, pp. 9-10.	(٣٣٦)

هذا العام سبع بواخر حملت اليها النفط والاخشاب والزجاج والخزف  
الصيني (٣٣٧) \*

وقد تحولت اسواق البصرة وبغداد وموانيء اخرى في الخليج العربي  
في هذه الفترة الى مستودعات للبضاعة الغربية ، ولم تكن هذه الاسواق  
بحاجة الى معضمها وانما كانت تتوارد على موانئها لاستبدالها بمنتجات هذه  
الاقطار الزراعية والحيوانية ولصالح فئة صغيرة من المنتجين والملاهيين وراء  
الشركات الاجنبية ، وقد سبب ذلك السيل الواسع من السلع غير الانتاجية  
نقليص انتاج الحرفيين المحليين ومن ثم توقفهم عن العمل وادى بالنتيجة  
الى نشوء ظاهرة تبعية الاقتصاد في منطقة الخليج الى الاقتصاد الرأسمالي  
وبخاصة البريطاني \*

#### ١ - الاقمشة

كانت صادرات الاقمشة القطنية البريطانية خلال الفترة ( ١٨٣٥ -  
١٨٤٠ ) تشكل تقريبا نصف صادرات بريطانيا ، وفي اواخر الاربعينات  
بدأت البضائع الصوفية بمنافستها حتى استحوذت على ثلثي الصادرات  
منها (٣٣٨) ، وان الاقطار الاوروبية التي كانت تستورد من بريطانيا مانسبته  
٥٠ ٪ من الاقمشة القطنية غدت في عمام ١٨٦٠ لا تسورد  
سوى ١١ ٪ وفي عام ١٨٨٠ حوالى ٨ ٪ وفي عام ١٩١٣  
فقط ٦ ٪ (٣٣٩) ، لذا كان على بريطانيا ان تعوض النقص في صادراتها من  
الاقمشة القطنية في البحث عن اسواق جديدة في الشرق ، ولئن كان الامر

Ibid, p. 12.

(٣٣٧)

G. C. Allen, British Industries and their  
Organization, fourth Edition, London, 1959, p. 3.

(٣٣٨)

Redford, op. cit., p. 47.

(٣٣٩)

ميسورا في البداية فانه غدا معقدا في اواخر القرن التاسع عشر واوائل القرن العشرين بسبب منافسة الدول الاوربية التي اخذت بمبدأ التصنيع وطفقت هي الاخرى تبحث عن الاسواق لسلعها ، لذا تحولت اسواق الشرق وبضمنها منطقة الخليج الى ميادين للمنافسة التجارية بين المصالح الاجنبية ، تلك المنافسة التي تحولت الى صراع سياسي وستراتيغي فيما بعد .

كانت البصرة تستورد في ستينات القرن الماضي (١٨٦٥-١٨٧٠) اقمشة بريطانية متنوعة عن طريق الهند والتي كانت تشمل الخام بالوانه الثلاثة الاسمر والازرق والابيض والاتمسة الحريرية ، ما معدل قيمتها حوالي ٣٤٨٩٧ باون<sup>(٣٤٠)</sup> ، وليست لدينا احصائيات عن قيمة واردات الاقمشة في السبعينات ولكن يبدو ان الصناعة الوطنية بدأت تتعرض منذ ذلك الحين الى منافسة الاقمشة المستوردة واخذت تهددها بالزوال لدرجة اننا نحس بصدى صيحة متألمة تنطلق من جريدة الزوراء كنوع من ذلك الخطر بقولها « ان الثوب من القماش ( الالباني ) نوع من الاقمشة الهندية البريطانية بكلف باونا وسبعة شلنات في حين ان الثوب من القماش المحلي لا يكلف سوى ثلاثة عشر شلنا فقط ولكن رغم ذلك بدأ الناس يميلون الى الاقمشة المستوردة رغم اقمشتنا الوطنية هي اكثر متانة<sup>(٣٤١)</sup> » . وقد اتخمت

Basra C.T.R., 1864-1870

(٣٤٠)

بلا حظ ان القيمة اعطيت في الاصل بالقروش العثمانية وقد تم تحويلها على أساس كل ١١٠ قروش تساوي باون استرليني كما ان القيمة تأرجحت صعودا وهبوطا وعلى سبيل المثال أنخفض في ١٨٧٠ الى ٤٢٥٩ باون .

(٣٤١) الزوراء ، العدد ٣١٠ ، ٢٢ رمضان ١٢٨٩هـ - تشرين الثاني ١٨٧٢ . وردت الاسعار بالقروش العثمانية وتم تحويلها على أساس كل ١١٠ قروش تساوي باون .

اسواق العراق في عام ١٨٧٣ بالاقمشة القطنية حتى انخفضت أسعارها واخذت تنافس البضائع المحلية ، ويعلق القنصل البريطاني في بغداد على ذلك بقوله ان الاقمشة المستوردة بدأت تكسح وتزيح الاقمشة المحلية من امامها لاسيما عندما اصبحت قيمة كل ٦٣ كغم منها تساوي باونا واحداً و شلناً واحداً (٣٤٢) .

ومن الجدير بالذكر ان العراق وايران كانا يستوردان الاقمشة القطنية من بريطانيا وبومباي عن طريق البصرة وغالبا ما كان يتم نقل البضائع الى ايران بواسطة الزوار الايرانيين الذين يفدون سنويا الى ألعبتان المقدسة ، وقد تقلصت تلك التجارة في عام ١٨٧٤ عندما ظهرت الخلافات بين الدولتين العثمانية والايرانية ، وعلى اثرها منعت الحكومة الايرانية رعاياها من التوجه الى العراق ، وقد استفادت روسيا من ذلك المنع لانها باشرت بتزويد ايران بما تحتاج اليه من بضائع قطنية ، لذا هرعت بريطانيا - من اجل ضمان استمرار تصريف بضائعها على الزوار الايرانيين الوافدين الى العراق - الى التوسط بين الحكومتين الايرانية والعثمانية لتسوية الخلافات بينهما ، وقد نجحت مساعي السفير البريطاني في اسطنبول لايجاد تلك التسوية ، واكد القنصل البريطاني في بغداد ان تجارة بريطانيا في العراق تعتمد على توافد الزوار الايرانيين اليها واذاف بان نسبة تصريف الاقمشة تتناسب طرديا مع اعداد الزوار الوافدين (٣٤٣) .

ومنذ ثمانينات القرن التاسع عشر زادت استيرادات منطقة الخليج من الاقمشة القطنية ، ولكن في بداية عام ١٨٨٥ شهدت اسواق بوشهر كسادا في تجارة الاقمشة ولم تستطع تصريف ما لديها منها ، وباعت قسما

---

Baghdad C.T.R., 1873, p. 975.

(٣٤٢)

Baghdad C.T.R., 1875, p. 1004.

(٣٤٣)



منها بخسارة وكان السبب تضرر محصول القمح فيها الذي اثر بدوره على القوة الشرائية للسكان وكذلك بسبب انخفاض اسعار القران الايراني قياسا الى الباون الاسترليني<sup>(٣٤٤)</sup> واستمر وضع السوق في بوشهر كذلك الى عام ١٨٨٦ حيث خسر تجار الاقمشة القطنية المستوردة كثيرا نتيجة كساد السوق<sup>(٣٤٥)</sup> . لقد ادى هذا الانخفاض الكبير في التصريف في ميناء بوشهر الى توجيه الاقمشة القطنية الى ميناء البصرة ، حيث ارتفعت قيمة الاستيرادات منها خلال الاعوام ( ١٨٨٧ - ١٨٩٠ ) وصار معدلها (٤٣٨٥٥٨) باون<sup>(٣٤٦)</sup> . ومن زاوية العلاقات التجارية بين البصرة وموانيء الخليج الاخرى نلاحظ بان المحمرة كانت حتى بداية تسعينات القرن الماضي لاتزال تستورد ما تحتاج اليه اسواقها والمناطق الجنوبية من ايران من الاقمشة من اوربا مباشرة ولم تعد المحمرة تستورد من البصرة سوى الاقمشة الحريرية والقطنية السورية<sup>(٣٤٧)</sup> . ويجدر بنا ان نذكر بان اهم الاقمشة التي كانت تجد رواجا في رأس الخليج العربي هي الاقمشة القطنية ومنها الخام الاسمر الذي كان يباع على شكل قطع وزن الواحدة منها (٣٦) كغم تقريبا بسعر ستة شلنات وحوالي ثلاثة بنسات والاقمشة المطبوعة بسعر ستة شلنات وحوالي عشرة بنسات لنفس الوزن ، والاقمشة الرقيقة المطبوعة بسعر شلنين وحوالي ثمانية بنسات للقطعة الواحدة واغطية الرأس بسعر عشرة شلنات وحوالي ستة بنسات للذينة الواحدة واغطية

---

(٣٤٤) (IOR) V/23/49 Sels. India 220 Report on the Trade of the Persian Gulf for the year 1885, p. 29.

(٣٤٥) (IOR) V/23/50 Sels. India 229 Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

Basra C.T.R., 1887-1890. (٣٤٦)

انظر ملحق (٢)

Mohammerah C.T.R., 1895, p. 20. (٣٤٧)

الرأس بسعر عشرة شلنات وحوالي ستة بنسات للذينة الواحدة (٣٤٨) .  
 ومما يفت النظر ان معظم التجارة كانت بيد المستوردين الذين كانوا  
 بدورهم وكلاء للشركات التجارية والمصانع في مانجستر (٣٤٩) . ويبدو  
 واضحاً ان معظم الاقمشة الواردة الى ميناء البصرة حتى مطلع القرن العشرين  
 كانت من منشأ بريطاني وظلت مبيعاتها في زيادة مستمرة حتى بلغت في  
 عام ١٩١٠ مبلغ ١١٠٤٨١٠ باون اي حوالي نصف استيرادات البصرة في  
 ذلك العام بسبب شيوع استعمال اقمشة مانجستر وتفضيلها كليا على الاقمشة  
 المحلية (٣٥٠) . كما ان الاقمشة الصوفية ازدادت مبيعاتها هي الاخرى  
 وارتفعت من ٢٦٧٦٠ باون في عام ١٩٠٦ الى ١٠٧٩٢٠ باون في عام  
 ١٩١٢ (٣٥١) . في حين حافظت الاقمشة الحريرية على معدلاتها ولم يتجاوز  
 ١٥٥٠٠ باون (٣٥٢) . ويظهر لنا واضحاً دور مصانع مانجستر  
 المتنوعة لدرجة لم تستطع الصناعات المحلية في المنطقة ان تجد الفرصة  
 ووكلائهم في البصرة ورأس الخليج العربي في اغراق السوق بالاقمشة  
 لتطويع نفسها واضطر معظم الحرفيين الى تصفية اعمالهم وتحولوا مكرهين  
 الى باعة مفرد لتصريف تلك الاقمشة المستوردة .

## ٢ - السكر

كانت قيمة مستوردات البصرة من السكر خلال ستينات القرن التاسع

(IOR) Admin. Report Sels India 385, Report (٣٤٨)  
 on the Trade and Commerce of Mohamerah and Karun  
 River for the year, 1900, p. 80.

Ibid, p. 89.

Basra C.T.R., 1910, p. 14.

Basra C.T.R., 1906-1912.

(٣٤٩)

(٣٥٠)

(٣٥١)

(٣٥٢)

عشر غير مستقرة ويمكن اعتبار المبلغ ٢٠٠٠٠ باون معدلا سنويا لتلك الحقبة . لقد بلغ معدل الاستيرادات على سبيل المثال من السكر نلأعوام ١٨٦١ - ١٨٦٥ حوالي ٤٥٠٠٠ باون في حين هبطت القيمة الى ١٨٠٠ باون في عام ١٨٦٩<sup>(٣٥٣)</sup> . واصبحت كميات السكر المطروحة في اسواق البصرة عام ١٨٧٣ كبيرة لدرجة انخفضت اسعارها الى الحد الأدنى ويعزى ذلك الى ان ايران التي كانت تتمون بالسكر من العراق اخذت تحصل على قسم مما تحتاج اليه من روسيا عن طريق تبريز<sup>(٣٥٤)</sup> . ويبدو ان تجارة استيراد السكر كانت بيد التجار العراقيين وهم الذين كانوا يقومون باعادة تصديره الى ايران ويوضح ذلك وصول كميات من هذه المادة في عام ١٨٧٦ من بورسعيد الى البصرة على ظهر احدى بواخر شركة الهند البريطانية لصالح التاجر العراقي رزق فتح الله عبود وقد تضررت تلك الشحنة في الطريق وطلب التاجر من القنصل البريطاني في البصرة انكشف على الصفقة بغية تعويضه<sup>(٣٥٥)</sup> . وفي ثمانينات القرن الماضي اشتدت المنافسة بين السكر الالمانى والسكر الفرنسى في أسواق ايران ، لذا اغرقت تلك الاسواق بكلا النوعين<sup>(٣٥٦)</sup> وسبب ذلك الفيض هبوطا في استيرادات البصرة بصفقتها الممونة لاسواق ايران . وكان المتوقع للسكر الفرنسى ان يستحوذ على السوق وقد حاول التجار العراقيون

Basra C.T.R., 1864-1869, (٣٥٣) انظر الملحق رقم (٢) .

Baghdad C.T.R., 1873, p. 975. (٣٥٤)

(IOR) FO/602/55. (٣٥٥)

رسالة نعم سر كيس الم رخة ١٥ حزيران ١٨٧٦ المعنونة الى القنصل البريطاني في البصرة .

(IOR) V/23/50 Sels. India 229, Reports on (٣٥٦)  
the Trade of South Persia 1886, p. 22.

ارسال كميات من السكر المخروطي الفرنسي الى ايران ولكن اسواقها كانت غاصة بالسكر الفرنسي والبلجيكي بالإضافة الى السكر الروسي الذي صارت تحصل عليه عن طريق البحر الاسود وبحر قزوين ، لذا اضطر التجار العراقيون الى بيع سكرهم بخسارة ، ولما وصلت شحنة من السكر من مرسيليا الى ميناء البصرة ظلت مكدسة في اسواقها دون ان تجد من يشتريها (٣٥٧) .

وعلى العموم نستطيع القول بان معدل قيمة استيراد السكر الى البصرة في ثمانينات القرن التاسع عشر بنوعيه المخروطي والناعم كان حوالي ٤٢٠٠٠ باون (٣٥٨) في حين سجلت تسعينات القرن المذكور زيادة كبيرة عندما اصبح معدل استيراداتها ١١٣٠٠٠ باون (٣٥٩) . وكان السكر الفرنسي خلال هذه الفترة هو الذي يسيطر على الاسواق وان بدأت منافسة طفيفة من قبل السكر المصري منذ عام ١٨٩٩ (٣٦٠) وفي عام ١٩٠١ وصلت البصرة اباخرة الروسية كورنيلوف Kornilof وعلى طهرها نماذج من السكر الروسي من اجل ايجاد الاسواق لها في المنطقة (٣٦١) . ولكن منذ عام ١٩٠٥ بدأ الطلب على السكر الفرنسي يتناقص في اسواق البصرة بسبب منافسة السكر المخروطي البلجيكي والسكر المصري به وبصورة عامة كانت تجارة السكر لاتزال مربحة ، لذا تشجع التجار على استيراد كميات كبيرة منه لدرجة غصت اسواق البصرة في عام ١٩٠٦ بمختلف انواعه الالماني والبيجيكي والفرنسي والروسي التي وصلت اليها

Baghdad C.T.R., 1887-1888, p. 1. (٣٥٧)

(٣٥٨) انظر الاحصائية في ملحق رقم (٢) .

(٣٥٩) انظر الاحصائية التفصيلية في ملحق رقم (٢) .

Basra C.T.R., 1899, p. 6. (٣٦٠)

Basra C.T.R., 1901, p. 5. (٣٦١)

بالتتابع وخلال فترة قصيرة مما سبب هبوطا كبيرا في الاسعار (٣٦٢) اما عام ١٩٠٧ فقد سجل تحسنا في اسعار السكر المخروطي بسبب قلة ما وصل منه الى ميناء البصرة وذلك لارتفاع اسعاره في المنشأ ، الا ان الأسواق المحلية لم تستجب تماما لتلك الزيادة وانما مالت الى استيراد السكر الناعم والبلوري بدلا منه (٣٦٣) وفي عام ١٩٠٨ هبط سعر الصندوق الواحد (٣٦٤) من السكر المخروطي من باونين الى باون و ٨ شلنات في حين ارتفع سعر الكيس (٣٦٥) من السكر الناعم من باون و ١٣ شلنا الى باون و ١٥ شلنات وبالتالي قلت الكميات المستوردة منه (٣٦٦) ومما يلاحظ في هذه الفترة ان سكر سنت لويس St. Louis الفرنسي المخروطي كان هو المفضل في السوق رغم ان سعر الصندوق الواحد (٣٦٧) منه كان اكثر من باونين بقليل . وقد شرع في هذا العام باستيراد كميات غير قليلة من السكر البلجيكي المخروطي ماركة (R.T.) المعبأ في الاكياس بنسبة ٣٣ غالبا في الكيس الواحد بسعر ١٩ شلنا و ١٠ بنسات وهو ارخص من السكر الفرنسي ومن جهة اخرى سجلت تجارة السكر الناعم زيادة كبيرة في الاستيراد وارباح وفيرة للتجار علما بان تجارة هذا النوع من السكر الذي اشتهر بالماركة (S.P) الالمانية كانت بيد الشركات الالمانية (٣٦٨) . هذا ولما كان

Basra C.T.R., 1906, p. 5. (٣٦٢)

Basra C.T.R., 1907, p. 7. (٣٦٣)

(٣٦٤) كان الصندوق يحوي ٣٦ غالبا من السكر المخروطي زنة القالب الواحد حوالي ٢ كغم .

(٣٦٥) الكيس من السكر كان يزن حوالي ٧٥ كغم .

Basra C.T.R., 1908, pp. 7-8. (٣٦٦)

(٣٦٧) زنة الصندوق الفرنسي من السكر المخروطي كان ١٠٠ كغم .

Basra C.T.R., 1909, p. 9. (٣٦٨)

معظم السكر المستورد الى العراق يعاد تصديره الى ايران ، لذا افلحت  
 اشركة البلجيكية للسكر المخروطي في السيطرة على السوق بابتكارها  
 عبئة قوالب السكر في الاكياس كما مر بنا وبذلك اصبحت اسهل نقلا على  
 ظهور البغال الى ايران من الصناديق وقد اضطرت الشركات الاخرى ان  
 تجذو حذوها لانها باتت هي المفضلة لدى التجار وارباب القوافل (٣٦٩) .  
 ومن جهة اخرى زاد الاقبال على السكر المخروطي البلجيكي المعبأ في  
 الاكياس وفضل على سكر (St. Louis) الفرنسي ليس فقط بسبب  
 رخصه او لكونه معبأ في الاكياس وانما لصغر حجم قوالبه الذي صار  
 يلبي كل الطلبات ويبدو ان اسعار السكر سواء المخروطي منه او الناعم لم  
 تستقر خلال عام ١٩١٠ بسبب المنافسة بين الشركات وتأرجح الكميات في  
 السوق (٣٧٠) وفي عام ١٩١١ زاد استيراد السكر المخروطي في الوقت اندي.  
 قل استيراد السكر الناعم واستمر السكر البلجيكي مفضلا على سكر  
 (St. Louis) الفرنسي لرخصه حيث كان معدل سعر السكر البلجيكي  
 خلال العام حوالي باون و ١٤ شلن لكل ١٠٠ كغم (٣٧١) في حين كان معدل  
 سعر السكر الفرنسي حوالي الباونين لنفس المقدار من الوزن (٣٧٢) . وفي  
 عام ١٩١٢ ارتفعت اسعار السكر المخروطي بسبب قلة استيراد السكر الناعم  
 حتى وصلت اسعاره الى باونين و ١٨ شلن لكل ١٠٠ كغم ووصلت اسواق  
 البصرة في هذا العام كميات كبيرة من السكر الصيني والسكر الانكليزي  
 مما سبب انخفاضاً في اسعار السكر بصورة عامة (٣٧٣) وفي عام ١٩١٣ تم

Basra C. T. R., 1910, p. 8.

(٣٦٩)

Basra C.T.R., 1910, p. 9.

(٣٧٠)

Cwt.

(٣٧١) وردت اصلا ١٧ شلن لكل هندردويت

Basra C.T.R., 11, p. 9. (٣٧٢) وردت اصلا ٤٧ - ٥٢ فرنكا .

Basra C.T.R., 1912, p. 9,

(٣٧٣)

استيراد كميات كبيرة جدا من السكر الناعم بقيمة ٤٨٠٩٩٩ باون حوالي ضعف قيمة ما استورد من السكر المخروطي<sup>(٣٧٤)</sup> وغصت الاسواق بمادة السكر ، وقد بيعت كميات كبيرة منها بخسارة لدرجة اشهر فريق من تجاره افلاسهم ، اما الذين احتفظوا بسكرهم فيبدو انهم حققوا ارباحا خيالية بسبب ادلاع الحرب في عام ١٩١٤ .

من هذا الاستعراض لمقادير السكر واسعاره وتجارته يتضح لنا بان البصرة غدت سوقا كبيرا لهذا الفرع من التجارة وكانت تمون العراق وايران بهذه المادة بالاضافة الى موانيء الخليج الاخرى عندما كانت تقدم السفن الشراعية الى البصرة في مناسبات كثيرة للتزود بالمواد الاستهلاكية مثلما كانت تمون شبه الجزيرة العربية برا .

### ٣ - الألواح وصناديق التمور

كانت البصرة تعتمد بشكل رئيس على جدوع وسعف النخل لاغراض متعددة سواء في البناء او الوقود او لصنع الخصاف ، وكانت تفي بالغرض الى حد كبير ، وتشير احصائيات الستينات من القرن الماضي بان معدل قيمة مستوردات البصرة من الألواح الخشبية كانت لا تزيد على ٢٠٢٣ باون<sup>(٣٧٥)</sup> . وليست لدينا احصائية دقيقة عن سبعينات القرن المذكور ولكننا نستطيع القول بان قيمة المستوردات من الألواح الخشبية لم تعد معدلات الستينات ، اما ثمانينات القرن فان معدل المستورد من الألواح الخشبية وصناديق التمور قد زاد على ٤٠٠٠٠ باون<sup>(٣٧٦)</sup> ولم يرتفع معدل قيمة الواردات في التسعينات عن هذا الرقم رغم ان صناديق التمور الجاهزة اخذت تحل تدريجيا محل الاقفاص والخصاف وان الألواح الخشبية لاغراض البناء

Basra C.T.R., 1913, p. 10.

(٣٧٤)

Basra C.T.R., 1864-1870.

(٣٧٥)

(٣٧٦) انظر استيرادات هذه المادة التفصيلية في الملحق رقم (٢) .

وحرقة التجارة قد شاع استعمالها ، وكانت بعض الألواح الخشبية ترد من زنجبار على متن السفن الشراعية وتصل البصرة في أوائل الخريف مع موسم التمور لتشيخن بأثمانها تمورا من البصرة<sup>(٣٧٧)</sup> ، أما أخشاب صناديق التمور فكانت تستورد من قبل الشركات البريطانية العاملة في البصرة من النرويج والنمسا وهي شبه جاهزة وبرفقة حديدتها ومساميرها ، ولم يكن يقتصها سوى عملية التركيب<sup>(٣٧٨)</sup> وكانت الصناديق المستوردة من النمسا أرخص ثمنًا من تلك المستوردة من النرويج ولكن الثانية كانت أكثر جودة<sup>(٣٧٩)</sup> ، وقد تضاعف معدل مستوردات الصناديق والألواح الخشبية خلال العقد الأول من القرن العشرين لاسيما بعد قدوم البواخر الروسية إلى ميناء البصرة منذ ١٩٠١ وهي تحمل على متنها الألواح الخشبية من مختلف الأحجام ولمختلف الأغراض وبدأت بمنافسة الألواح الخشبية التي كانت تستورد في السابق من سنغافورة وزنجبار<sup>(٣٨٠)</sup> وأصبحت كميات الأخشاب الموصلة إلى الميناء تزيد كثيرا عن حاجة القطر<sup>(٣٨١)</sup> وكثيرا ما خسر تجار

Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٧٧)

(٣٧٨) كان حجم الصندوق الواحد  $١٧ \times ١٠ \times ٨٧٥$  إنج من الداخل للطول والعرض والارتفاع أما سمك ألواح الغطاء والقاعدة والجانبين فكان  $\frac{1}{4}$  إنج وسمك النهايتين  $\frac{3}{4}$  إنج وكان سعر كل ١٠٠٠ صندوق يساوي ٢٢ باونا وكلفة تركيب كل ١٠٠٠ صندوق في البصرة تساوي ١١ شلنًا و٨ بنسات أي أن تركيب الصندوق الواحد كان يكلف أكثر من نصف فلس بقليل . فيما كانت كلفة صنع ١٠٠٠ صندوق في البصرة تعادل ٥٠ باونا . لذا كان مصدرو التمور يفضلون دائما أسيراد الصناديق الجاهزة .

Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٧٩)

Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٣٨٠)

Basra C.T.R., 1903 pp. 4, 9.

(٣٨١)



صناديق التمور وبخصة في السنوات التي كان يقل فيها انتاج التمور في البصرة كما حدث مثلاً في عام ١٩٠٤<sup>(٣٨٢)</sup> وتشير الاحصائيات بان كمية الالواح الخشبية المستوردة في عام ١٩٠٦ قد تضاعفت خمس مرات قياساً الى كمية عام ١٩٠٥ ومعظمها اتت من روسيا والفيوم وبموجب مواصفات وابعاد خاصة تناسب الطلب المحلي<sup>(٣٨٣)</sup>. واستمرت الزيادة في الالواح الخشبية والصناديق الجاهزة في عام ١٩٠٧<sup>(٣٨٤)</sup>، اما في عام ١٩٠٨ فقد وصلت الى ميناء البصرة كميات كبيرة من الالواح والصناديق من التمساح والمجر والنرويج وروسيا بحيث بلغت قيمة المستوردات من الصناديق الجاهزة حوالي ١١٦٧٤١ باون وقيمة الالواح ٥٣١٥١ باون<sup>(٣٨٥)</sup> وقد اتخمت السوق بهما مما سبب انخفاضاً في الاستيراد في عام ١٩٠٩<sup>(٣٨٦)</sup> ليس لهذا السبب فحسب وانما لان الحكومة الايرانية الغت الرسوم المفروضة على الاخشاب المستوردة للاغراض الصناعية وبذلك زاد استيراد الاخشاب في ميناء المحمرة وهاجر عدد كبير من بناء السفن البحرانيين المقيمين في البصرة الى المحمرة التي اصبحت بعد هذا التاريخ مركزاً رئيساً في منطقة شط العرب لصناعة القوارب والسفن المحلية<sup>(٣٨٧)</sup> بعد ان كانت البصرة تحتل ذلك المركز من قبل. وفي عام ١٩١١ احجم المستوردون عن استيراد كميات جديدة من الصناديق لوجود الكثير منها في الاسواق من بقايا

Basra C.T.R., 1904, p. 4. (٣٨٢)

Basra C.T.R., 1906, pp. 6, 13. (٣٨٣)

Basra C.T.R., 1907, pp. 7, 13. (٣٨٤)

Basra C.T.R., 1908, pp. 8, 14. (٣٨٥)

Basra C.T.R., 1909, p. 9. (٣٨٦)

Arabistan C.T.R., 1909, p. 4. (٣٨٧)

السنين الماضية (٣٨٨) اما عام ١٩١٢ ، فانه شهد زيادة في الاستيراد لكلا النوعين من الاخشاب ، الصناديق الجاهزة والالواح . اما عام ١٩١٣ فانه سجل انخفاضاً في قيمة مستوردات الصناديق الجاهزة (٣٨٩) وهكذا نجد ان هذا الفرع من التجارة اثر بشكل واضح على الحرفين الذين كانوا يمارسون صنع الاقفاص والصناديق لانها باتت تستورد شبه جاهزة ، ومن جهة أخرى سبب تفاوت الرسوم الكمركية المفروضة على الالواح بين المحمرة وميناء البصرة هجرة الحرفين الماهرين من البصرة الى المحمرة لرخص الاخشاب فيها .

#### ٤ - صفح النفط

اشتهر العراق بنفطه منذ العصور القديمة وحاول مدحت باشا أستغلال آبارها بصورة فعلية بإمكانياته المتاحة الا ان مبادراته لم تتواصل من قبل الولاة الذين خلفوه ، لذا ظل القطر مستورداً لمختلف انواع زيوت الاضاءة وليست لدينا اشارات محددة عن استيراد البصرة للنفط في ستينات القرن التاسع عشر وإنما هناك اشارة الى استيرادها لزيوت الاضاءة من لنگه والهند بمبلغ ١٥٠٠ باون في السنة (٣٩١) . اما في ثمانينات القرن الماضي فهناك اشارة الى ان البصرة كانت تستورد ما قيمته ٨٦٥٨ باون من النفط الروسي عن طريق الهند (٣٩٢) ، وكانت هناك منافسة حادة في أسواق الخليج وبخاصة بوشهر والبصرة بين النفط الروسي والنفط الامريكي

Basra C.T.R., 1911, p. 9.

(٣٨٨)

Basra C.T.R., 1912, p. 16.

(٣٨٩)

Basra C.T.R., 1913, p. 19.

(٣٩٠)

Basra C.T.R., 1864-1866, pp. 260-261.

(٣٩١)

Basra C.T.R., 1887, p. 5.

(٣٩٢)

المستوردين الى المنطقة عن طريق بومباي وكراجي بواسطة تجار وطنيين في كلا المينائين وان رخص النفط الروسي مكنه من منافسة النفط الامريكي رغم جودة النوع الاخير . وفي عام ١٨٨٧ وصلت ميناء بوشهر باخرة امريكية قادمة من نيويورك مباشرة وعليها شحنة كبيرة من النفط افرغت قسما منها وتوجهت بالبقية الى البصرة<sup>(٣٩٣)</sup> ويبدو ان المنطقة لم تكن بعد قد اعتادت استعمال النفط على نطاق واسع ، لذا ظلت كميات كبيرة منه مكدسة في الاسواق دون تصريف الامر الذي ادى الى تقليص اسنيراده في السنوات اللاحقة وفعلا لم يستورد منه في عام ١٨٨٩ سوى ما قيمته ٦٠٥٠ باون وان عادت البصرة الى استيراد كميات كبيرة من النفط في عام ١٨٩٠ فانها باتت تبيعه في أسواق جديدة منها اسواق المحمرة وجنوب ايران لان صفح النفط كان ينقل اليها بواسطة القوارب المحلية من البصرة<sup>(٣٩٤)</sup> واستمرت كميات النفط المستوردة تزداد سنويا بصورة تدريجية حتى بلغت قيمة ما استورد منها في عام ١٨٩٤ حوالى ٢٤٩٤٨ باون<sup>(٣٩٥)</sup> ، ويظهر ان البصرة صارت مركزاً لتوزيع النفط في رأس الخليج العربي على الموانئ العربية المجاورة والى جنوب ايران عن طريق المحمرة وعلى المحافظات الايرانية الغربية عن طريق كرمنشاه وذلك لصعوبة طريق بوشهر اصفهان . ومما يوضح ذلك ان بوشهر استوردت في عام ١٨٩٤ كميات كبيرة من النفط الا انها لم تستطع تصريفه ، لذا

---

(IOR) V/23/56 Sels. India 259, Report on the (٣٩٣)  
Trade of South Persia and the Persian Gulf for the  
year 1888, p. 28.

Mohammerah C.T.R., 1890, p. 2. (٣٩٤)

Basra C.T.R., 1894, p. 8. (٣٩٥)

أعدت تصديره الى البصرة حيث يتوفر سوق التصريف<sup>(٣٩٦)</sup> . ومن الجدير بالذكر ان النفط الروسي كان حتى عام ١٨٩٩ هو المسيطر على الاسواق في البصرة ولم يكن النفط الامريكي ذا شهرة فيها<sup>(٣٩٧)</sup> . وفي مطلع القرن العشرين ازدادت كميات النفط المستوردة الى البصرة وكانت الزيادة بسبب المنافسة في السوق بين علامتين تجاريتين روسيتين اختص كل مستورد علامة منها وان الباخرة كورنيلوف (Kornilof) وهي باخرة روسية قديمة الطراز قامت برحلتين خلال عام ١٩٠١ الى البصرة جلبت في اولاهما ٥٠٠٠ صفيحة من النفط وفي رحلتها الثانية امت بـ ١٦٥٠٠ صفيحة<sup>(٣٩٨)</sup> وادى ذلك الى انخفاض الاستيراد من مبلغ ٣١٣٤٦ باون في عام ١٩٠١ الى مبلغ ١١٧٩٥ باون في عام ١٩٠٢ لكثرة ما كان موجودا منه في اسواق البصرة<sup>(٣٩٩)</sup> ثم زاد الاستيراد في السنوات اللاحقة بصورة تدريجية ويبدو ان اسواق البصرة حتى عام ١٩٠٥ لم تكن تستورد سوى النفط الروسي حتى ان الكيروسين الهندي قد اقتطع استيراده كلياً منذ سنوات<sup>(٤٠٠)</sup> . ومن جهة اخرى سجل عام ١٩٠٦ زيادة في استيرادات النفط بلغت الضعف حيث تم استيراد حوالي ١١١٠٠٠ صفيحة من النفط الى البصرة كان منها ٥٢٠٠٠ صفيحة من النفط الروسي و٥٩٠٠٠ صفيحة من النفط الامريكي<sup>(٤٠١)</sup> الذي أخذ ينافس النفط الروسي وبخاصة عند

(IOR) V/23/67 Sels. India 326, Report on the (٣٩٦)  
Trade and Commerce of Consular District of Bushire  
for the year, 1894, pp. 23.

Basra C.T.R., 1899, p. 6.	(٣٩٧)
Basra C.T.R., 1901, p. 5.	(٣٩٨)
Basra C.T.R., 1902, p. 9.	(٣٩٩)
Basra C.T.R., 1905, p. 6.	(٤٠٠)
Basra C.T.R., 1906, p. 6.	(٤٠١)

مباشرة الخط الملاحي الجديد هامبرك - امريكا بتنظيم رحلاته الى البصرة<sup>(٤٠٢)</sup> لذا تكثرت كمياته في السوق دون تصريف مما ادى الى انخفاض الاستيراد في عام ١٩٠٧ ثم تبعه زيادة كبيرة في عام ١٩٠٨<sup>(٤٠٣)</sup> بسبب منافسة المستوردين المتعاملين مع شركات صفح النفط ذات العلامات التجارية المختلفة ، ومن بين العلامات الروسية التي اشتهرت في أسواق البصرة علامة الانكر Anchor والنجمة والهلال Moon and Star وثلاث نجومات Three Stars والمصباح Lamp وكان النفط الروسي يشكل حوالي ثلثي كميات النفط المستوردة الى البصرة وكان سعر الصفيحة منه يتراوح بين خمسة شلنات واربعة بنسات وبين ستة شلنات وثمانية بنسات ، وقد ازداد الطلب على النفط الروسي وبات هو المفضل على النوعية المستوردة من النفط النمساوي المجري والهندي التي اشتهرت بعلامتها التجارية القرد Monkey والنجمتين Two Star والخروف Sheep وانيفاء Parrot والشمس Sun وكان سعر الصفيحة من هذه الانواع يتراوح بين اربعة شلنات وبين ٥ شلنات واربعة بنسات<sup>(٤٠٤)</sup> وفي عام ١٩٠٩ انخفضت اسعار النفط في اسواق البصرة وصار معدل سعر الصفيحة الواحدة من النفط حوالي أربعة شلنات وبنسين واصبحت العلامات التجارية المفضلة في الاسواق هي الانكر والنجمة والهلال وهما علامتان

(٤٠٢) انظر الفصل الثالث بحث الشركات التجارية .

(٤٠٣) انظر جدول الواردات في الملحق رقم (٢) .

Basra C.T.R., 1908, p.7.

(٤٠٤)

وردت الاسعار في الاصل بالروبيات ٤-٥ روبية و٣-٤ روبية وقد تم التحويل على اساس الباون ١٥ روبية . ولكل شركة عبوتها الخاصة فلا يصح المقارنة بين اسعار الشركات المتباينة .

روسيان<sup>(٤٠٥)</sup> . واستمرت صفائح النفط بالتدفق على ميناء البصرة عام ١٩١٠ سواء الروسية منها او الامريكية ، اما صفائح النفط النمساوية المجرية فانها قلت ، ومن جهة اخرى استمرت الاسعار منخفضة رغم ان مدينتي كربلاء والنجف باشرت في هذا العام باستهلاك النفط بكميات كبيرة<sup>(٤٠٦)</sup> ، ويبدو لي انه أستعمل لأغراض اضاءة المرقدين الشريفين في نينك المدينتين الى جانب الشموع ، بالاضافة الى استعماله لتوفير أضاءة المدينتين المزدهمتين دوما بالزوار الوافدين .

ومنذ عام ١٩١١ زاد الطلب على النفط الامريكي ووصلت باخرتان من الولايات المتحدة الامريكية الى البصرة وهما تحملان كميات من صفائح النفط الا ان النفط الروسي قل استيراده في هذا العام في حين لم يستورد النفط النمساوي المجري ، ولئن قلت كميات النفط المستوردة في عام ١٩١١<sup>(٤٠٧)</sup> الا انها ازدادت بشكل كبير في عام ١٩١٢ عندما وصلت باخرتان من الولايات المتحدة الامريكية وعلى متنها حوالي ١٥٠٠٠٠ صفيحة من النفط تخص شركة ستاندر اويل كما وصلت البواخر الروسية وهي تحمل ٥٢٦٠٠ صفيحة من النفط من باطوم وقد بدأت شركة النفط الانكلو ايرانية انتاجها في هذا العام ايضا<sup>(٤٠٨)</sup> . وفي عام ١٩١٣ زادت قيمة المستورد من النفط الى البصرة ووصلت الى ٩١٤٨٤ باون اي بنسبة عشرة اضعاف ونصف الضعف من استيرادات عام ١٨٨٧ وسبب الزيادة في هذا العام هو استيراد صفائح النفط من انتاج الشركة الانكليزية - الايرانية

---

Basra C.T.R., 1909, pp. 0-9.

(٤٠٥)

Basra C.T.R., 1910, p. 8.

(٤٠٦)

Basra C.T.R., 1911, p. 14.

(٤٠٧)

Basra C.T.R., 1912, p. 9.

(٤٠٨)

عن طريق المحمرة والتي سيطرت على اسواق البصرة تماما بسبب اعتدال أسعارها لقلة تكاليفها ورخص أجور شحنها وكانت اسعار صفح النفط من الدرجة الاولى منها ماركة الاسد والشمس ستة شلنات وثمانية بنسات ومن علب الدرجة الثانية ماركة النخلة خمسة شلنات واربعة بنسات ، اما البترول ( أي الكازولين ) فكان يباع بسعر شلن واحد وثمانية بنسات للغالون الواحد والباشرين بسعر شلن وبنسين للغالون الواحد<sup>(٤٠٩)</sup> . ويظهر من التقارير التجارية للقناصل البريطانيين في البصرة بانهم كانوا ينظرون بعين الحسرة الى مبيعات الشركة الروسية والامريكية لصفح النفط في المنطقة ومن ثم الى الارباح التي كانت تجنيها تلك الشركات والتي أخذت تهدد المصالح التجارية البريطانية في المنطقة ، لذا جاهدوا في سبيل الحصول على امتياز نفط جنوب ايران ليوقفوا به تدفق النفط الروسي والامريكي ومن ورائهما نفوذ تينك الدولتين ، وقد افلحت الشركة البريطانية بالانتاج في عام ١٩١٣ وكان ايدانا بالحصول على امتيازات نفطية أخرى في طول وعرض المنطقة فيما بعد .

## ٥ - البن

كان البن يستورد من سواحل الملابار في الهند في ستينات القرن الماضي وبكميات وصلت قيمتها في عام ١٨٦٦ مبلغ ٢٣٨٢٥ باون<sup>(٤١٠)</sup> .

Basra C.T.R., 1913, pp. 10, 18.

(٤٠٩)

وردت الاسعار ٤٦٥ روبيات وروبية واحدة ، واربعة آنات على التوالي وقد تم التحويل على أساس الباون يساوي ١٥ روبية وهو السعر السائد آنئذ .

ويبدو ان حجم هذه العلب كانت تختلف عن حجوم علب باقي الشركات وفي الغالب كانت اكبر حجما .

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259.

(٤١٠)

ارتفعت تلك القيمة في عام ١٨٧٠ الى ٣٦٧٩٠ باون<sup>(٤١١)</sup> ويبدو ان استيراد البن الى البصرة قل في السنوات اللاحقة لاسباب غير واضحة تماما ربما كان بعضها يعود الى ظروف انتاجية وليست لدينا احصائية دقيقة عن سبعينات القرن المذكور الا ان معدل قيمة استيراداته في ثمانينات القرن أصبح ١٦٠٠٠ باون<sup>(٤١٢)</sup> . ثم زاد استيراده في التسعينات حتى غدا معدله ٣٣٠٠٠ باون<sup>(٤١٣)</sup> . ومن جهة اخرى كان البن حتى بداية القرن العشرين لايزال يستورد من الهند ولم يكن العراقيون يميلون الى استهلاك بن أمريكا الجنوبية وفي عام ١٩٠١ بلغت قيمة المستورد من القهوة حوالي ٥٣٣٦٩ باون ولم تكن الزيادة نتيجة كثرة الاستيراد فحسب وانما لارتفاع اسعارها في الاسواق الخارجية ، لدرجة استورد التجار البصريون كميات غير قليلة من البن اليمني من المخا في هذا العام<sup>(٤١٤)</sup> . وفي عام ١٩٠٥ تم استيراد كميات كبيرة من بن امريكا الجنوبية الرخيص حتى أصبح البن اليمني قليل الاستعمال<sup>(٤١٥)</sup> . وفي عام ١٩٠٨ هبطت أسعار القهوة من الدرجة الثانية وهو النوع المستهلك في البصرة بمعدل عشر شلنات في الكيس الواحد<sup>(٤١٦)</sup> . ورغم ان اسعارها ارتفعت في عام ١٩١١ من ثلاثة باونات وثلاث شلنات للكيس الى أربعة باونات فان البصرة استمرت على استيراد ما تحتاج اليه من هذه المادة وبلغت قيمة مشترياتها حوالي ٧٢٦٨٨ باون<sup>(٤١٧)</sup> . أما في العامين اللاحقين فان الكميات المستوردة منها

Basra C.T.R., 1870, p. 298.

(٤١١)

Basra C.T.R., 1887-1890.

(٤١٢)

(٤١٣) انظر جدول استيرادات البن في الملحق رقم (٢) .

Basra C.T.R., 1905, p. 5.

(٤١٤)

Basra S.T.R., 1905, p. 5.

(٤١٥)

(٤١٦) وزن الكيس هندي = ١١٢ ليبرة = ٥٠٨ كغم .

Basra C.T.R., 1911, pp. 9, 13.

(٤١٧)



كانت أقل بسبب وجود مقادير منها في الاسواق من بقايا الاعوام الماضية<sup>(٤١٨)</sup> واستمرت اسعارها مرتفعة طيلة عام ١٩١٢<sup>(٤١٩)</sup> وقد هبطت في عام ١٩١٣ واستقرت على ثلاثة بلونات واحد عشر شلنا وستة شلنات<sup>(٤٢٠)</sup> .

## ٦ - الشاي

لم يستطع الشاي منافسة القهوة في البصرة بسهولة ، وليست لدينا احصائيات دقيقة عن كميات وقيمة المستورد منه خلال ستينات وسبعينات وحتى ثمانينات القرن التاسع عشر ، ويبدو ان المستورد منه كان ضئيلا يكاد لا يذكر ، اما معدل قيمة استيراداته لتسعينات القرن المذكور (١٨٩٢-١٨٩٩) من الهند فقد بلغ حوالي ستة آلاف باون<sup>(٤٢١)</sup> ، ولكن منذ مطلع القرن العشرين زاد استهلاكه نصيبا وزاد استيراده ، لاعراض الاستهلاك ولاعادة التصدير الى بعض اقاليم ايران الجنوبية عن طريق المحصرة<sup>(٤٢٢)</sup> . وكان حوالي  $\frac{3}{4}$  الشاي الوارد الى البصرة يأتي من الهند وسيلان بسعر باون وخمسة شلنات للصندوق الواحد<sup>(٤٢٣)</sup> ، علما بان تعود الناس على شرب الشاي كان يجري ببطء جدا وانهم كانوا لا يزالون يفضلون القهوة عليه ، وان معدل قيمة استيراداته في العقد الاول من القرن العشرين بلغ حوالي ١٩٠٠٠ باون<sup>(٤٢٤)</sup> زاد في السنوات الاربع

- 
- (٤١٨) انظر جدول الاستيرادات في الملحق رقم (٢) .  
Basra C.T.R., 1912, p. 9. (٤١٩)  
Basra C.T.R., 1913, p. 10. (٤٢٠)  
(٤٢١) انظر جدول الاستيرادات في الملحق رقم (٢) .  
Basra C.T.R., 1904, p. 4. (٤٢٢)  
(٤٢٣) وزن صندوق الشاي ٧٥ ليبرة اي حوالي ٣٤ كغم .  
(٤٢٤) خلال (١٩٠١ - ١٩٠٩) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم (٢) .

التي سبقت الحرب العالمية الأولى واصبح ٢١٥٠٠ باون (٤٢٥) .

#### ٧ - أكياس الجوت

كانت أكياس الجوت تستورد من الهند وتستخدم لاغراض تعبئة الحبوب والتمور الجافة وكانت كميات البالات المستوردة منها تتفاوت تبعاً لاختلاف أنتاج المحاصيل الزراعية في القطر من سنة الى أخرى • وليست لدينا احصائية عن قيمة المستورد منها في ستينات وسبعينات القرن الماضي ولكن احصائيات الثمانينات تشير الى ان معدل قيمة استيرادها بلغ حوالي ١٠٠٠٠ باون (٤٢٦) ، زاد في تسعينات القرن الى حوالي ٣١٠٠٠ (٤٢٧) • ومن الجدير بالذكر ان مقادير استيراد الجوت كانت تتناسب طرديا مع صادرات الحبوب والتمور الجافة ، وقد امتاز العقد الاول من القرن العشرين بزيادة استيراد الاكياس وحبال القنب تبعاً للزيادة المضطردة لتصدير الحبوب والتمور باستثناء عام ١٩٠٩ عندما فرض الحظر على تصدير الحبوب في ذلك العام وعندما رفع الحظر في عام ١٩١٠ ازداد استيراد الاكياس بشكل كبير واصبح معدل قيمة مستورداته للسنتين اللاحقة ٩٢٠٠٠ باون (٤٢٨) •

#### ٨ - الفحم

كان الفحم الحجري يستورد من بريطانيا لاستخدامه في البواخر

---

(٤٢٥) خلال (١٩١٠-١٩١٣) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم

رقم (٢) •

(٤٢٦) (١٨٨٧ - ١٨٩٠) انظر جدول الاستيرادات الملحق

رقم (٢) •

(٤٢٧) (١٨٩١ - ١٩٠٠) انظر جدول الاستيرادات الملحق

رقم (٢) •

(٤٢٨) يمكن تتبع الارقام في جدول الاستيرادات في الملحق

رقم (٢)

النهرية العائدة لشركتي عمان العثمانية وبيت لنج منذ ان شرعت تينك  
الشركتان بتسيير بواخرها بين البصرة وبغداد في عام ١٨٦١ . وفي عام  
١٨٦٥ تم استيراد ما قيمته ١٨٥٤ باون من الفحم<sup>(٤٢٩)</sup> اصبح في عام  
١٨٧٠ حوالي ٣٠٨٢ باون<sup>(٤٣٠)</sup> وذكر السائح الامريكي فوك في عام  
١٨٧٥ ان الفحم يستورد من نيوكاسل الى البصرة لاستعمالات البواخر  
النهرية<sup>(٤٣١)</sup> . وورد اسم حسقيل كادح كأحد تجار الفحم البصريين  
خلال تلك الفترة<sup>(٤٣٢)</sup> . وقد حاولت السلطات العثمانية في العراق  
التحري عن الفحم الحجري في القطر واهتدت الى كميات منه قسرب  
زاخو واستدعت لاجل ذلك بعض المهندسين كان بينهم مهندس فرنسي  
يدعي موزال الا ان نتيجة البحث اسفر عن وجود كميات قليلة  
منه تكاد لا تكفي نفقاته ، ورغم ذلك اهابت الدولة بالتجار الذين لهم  
مصلحة في تسهيل النقل النهري للتبرع بالبغال لاجل نقل الفحم لاغراض  
استهلاك البواخر وفعلا تم جمع ما يقرب من ١٤٠ بغل<sup>(٤٣٣)</sup> الا ان  
المشروع فشل في النهاية بسبب صعوبة المواصلات البرية لكثرة تشعبات  
الانهار ، وتشير احصائيات ثمانينات القرن الماضي بان معدل قيمة الفحم  
المستورد اصبح حوالي ٦٥٠٠ باون<sup>(٤٣٤)</sup> زاد في التسعينات الى ١٤٠٠٠  
باون<sup>(٤٣٥)</sup> لانه بات يستهلك ايضا من قبل البواخر البريطانية والعثمانية

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259. (٤٢٩)

Basra C.T.R., 1870, p. 298. (٤٣٠)

(٤٣١) فوك ، عربستان ، ص ١٩٥ .

(٤٣٢) رسالة حسقيل كادح مؤرخة في ١٠ صفر ١٢٩٣هـ معنونة  
الى القنصل البريطاني في البصرة يعلمه عن النقص في شحنة الفحم  
التي تسلمها من انكلترا ويطلبه بالتعويض . 602/55 (PRO)

(٤٣٣) الزوراء ٣١١ ، ١ ذي القعدة ١٢٨٩هـ / ١٨٧١ .

(٤٣٤) انظر جدول استيرادات الفحم في الملحق رقم (٢) .

(٤٣٥) انظر جدول استيرادات الفحم في الملحق رقم (٢) .

الحربية التي كانت تزور ميناء البصرة في مناسبات متعددة من السنة بالإضافة الى تلك العاملة في الملاحة النهرية بين البصرة وبغداد<sup>(٤١)</sup> ومن جهة أخرى كان هناك نوع آخر من الفحم يستورد من كراچی للاستعمالات المنزلية، ومن الجدير بالذكر ان معظم الفحم المستورد للاستعمال البواخر كان يأتي من كارديف (مقاطعة ويلز) في بريطانيا وتستورده شركات متعددة تملك مستودعات كبيرة للفحم في البصرة<sup>(٤٣٧)</sup> وفي عام ١٩٠٣ تقلصت قيمة استيرادات كميات الفحم رغم استيراد كميات اكبر منه بسبب انخفاض اسعاره، وكان معدل استهلاك فحم ولز في العراق حوالي ١٣٠٠٠ طن بالإضافة الى ٢٠٠٠ طن كان يخص لشركة الهند البريطانية المسؤوله عن نقل البريد بين بومبي والبصرة، في حين كانت البواخر المحيطية تستهلك حوالي ٢٥٠٠ طن وبواخر شركة لنج تستهلك ما مقداره ٣٠٠٠ طن وبواخر بريطانية رابضة قرب الحاجر الغربي في رأس الخليج تحت ستر حماية التجارة البريطانية من القرصنة النهرية كانت هي الاخرى تستهلك حوالي ٨٠٠ طن سنوياً<sup>(٤٣٨)</sup> وقد ازدادت كميات الفحم المستورد الى البصرة في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥<sup>(٤٣٩)</sup> لدرجة تكادست كميات كبيرة منها في المستورعات وفي عام ١٩٠٦ زادت كميات الفحم المستورد الى البصرة لان بواخر خط هامبرك - امريكا جلبت معها الى الميناء حوالي ١٢٩٧ طن من الفحم<sup>(٤٤٠)</sup> وظلت كميات الفحم النباتي

Basra C.T.R., 1899. p. 5.

(٤٣٦)

5/45 File No. 1.

المركز الوطني للوثائق

Privileged Coal Stores 1902-1906, 14 June 1903.

للاستزادة انظر الفصل الثالث

Basra C.T.R., 1903, p. 4.

(٤٣٨)

(٤٣٩) انظر جدول استيرادات الفحم في الملحق رقم (٢)

Basra C.T.R., 1906, p. 6.

(٤٤٠)

والحجري في تأرجح خلال السنوات ١٩٠٦ - ١٩٠٩<sup>(٤٤١)</sup> تبعاً لحاجة السوق ، وفي عام ١٩٠٩ أصبح سعر المفرد للطن الواحد من الفحم الحجري في ابصرة يتراوح بين باون وستة عشر شلناً وبين باونين وخمسة شلنات<sup>(٤٤٢)</sup> وفي عام ١٩١٠ ازدادت كميات الفحم المستوردة وذلك بسبب الأعمال التجارية لإنشاء سدة انهدية حيث أستخدم الفحم في صناعة الطابوق وذلك لعدم العثور ائذ على الاحجار اللازمة في المنطقة ، كما ان احتياجات الاسطول العثماني للفحم ازدادت حيث انزلت لمنتجات بخارية جديدة الى انهر كما توسعت الحركة الملاحية بين البصرة والمحمرة بواسطة ازوارق البخارية<sup>(٤٤٣)</sup> . وظلت قيمة مستوردات الفحم في ازدياد حتى بلغت في عام ١٩١٢ حوالي ٥٢٩٧٤ باون من الفحم الحجري ١٩٦٥ باون من الفحم النباتي<sup>(٤٤٤)</sup> .

#### ٩ - التبغ والتبناك

تشير الاحصائيات الى ان معدل قيمة التبغ المستورد الى البصرة خلال الاعوام ١٨٦٤ - ١٨٦٨ كان حوالي ١٥٥٠٠ باون<sup>(٤٤٥)</sup> الا ان احصائيات عام ١٨٦٩ و ١٨٧٠ تشير الى ان تلك القيمة قد انخفضت الى ١٧ باونا و ١٨ باونا فقط على التوالي<sup>(٤٤٦)</sup> ، ويبدو انها اكمية مستوردة من الهند فقط اما التبغ الاصفهاني الذي كان يستورد عن طريق ميناء بوشهر

(٤٤١) انظر جدول مستورات الفحم خلال الفترة ١٩٠٦ -

١٩٠٩ في الملحق رقم (٢) .

Basra C.T.R., 1909, p. 8. (٤٤٢)

Basra C.T.R., 1910, p. 8. (٤٤٣)

Basra C.T.R., 1912, p. 15. (٤٤٤)

Basra C.T.R., 1864-1866, p. 261. (٤٤٥)

(٤٤٦) انظر جدول استيرادات التبغ في الملحق رقم (٢) .

فانه قد توقف بسبب الرسوم العالية التي فرضتها الدولة العثمانية على التبغ المستورد من ايران الا ان نفس الكميات اخذت تهرب عن طريق المحمرة الى البصرة دون ان تمر بدائرة كمر كها<sup>(٤٤٧)</sup> . وليست لدينا احصائيات عن استيرادات التبغ في سبعينات القرن التاسع عشر غير ان هناك لشارة تقول بان معظم التبغ المستورد من ايران الى العراق كان يعاد تصديره على ظهور الجمال الى دمشق وحلب لتوزيعه في موانئ البحر المتوسط واستمرت هذه التجارة حتى عام ١٨٧٨ عندما بوشر بالاضافة الى ذلك بشحن التبغ بواسطة البواخر الى بور سعيد لتوزيعه على باقي موانئ البحر المتوسط<sup>(٤٤٨)</sup> اما في ثمانينات القرن الماضي فان معدل الاستيراد كان ١٨٠٠٠ باون واسعاره كانت تتأثر بمقادير انتاجه في ايران ، ففي عام ١٨٨٦ تضرر محصول التبغ في ايران بسبب الصقيع وادى ذلك الى ارتفاع الاسعار<sup>(٤٤٩)</sup> وكان قسم كبير من استيرادات التبغ الى البصرة عن طريق بوشهر يعاد تصديره الى سوريا<sup>(٤٥٠)</sup> لدرجة ان التجار السوريين كانوا يسيطرون على تجارة التبغ لجنوب ايران حتى عام ١٨٨٩ عندما حاولت إحدى الشركات الانكليزية الحصول على امتياز من الحكومة الايرانية في احتكار تجارة التبغ فيها<sup>(٤٥١)</sup> وافلحت إحدى الشركات في احتكاره فعلا

Baghdad C.T.R., 1876-1877, p. 1552.

(٤٤٧)

(PRO) FO/195/1231, p. 7.

(٤٤٨)

(IOR) V/23/50 Sels. India 229, Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

(٤٤٩)

(IOR) V/23/56 Sels. India, Report on the Trade of South Persia and Persian Gulf for the year 1888, p. 27.

(٤٥٠)

(IOR) V/23/58 Sels. India 274 Report on the Trade of South Persia and Persian Gulf for year 1889, p. 28.

(٤٥١)

في عام ١٨٩٠ إلا ان الحكومة الايرانية اضطرت الى إلغاء الامتياز في عام ١٨٩١ تحت ضغط المعارضة الدينية وسمحت للتجار الوطنيين بتصديره مباشرة ، وفي نفس العام منحت الحكومة العثمانية امتيازاً لشركة فرنسية لاستيراد التبغ من ايران وتوزيعه في ولايات الدولة العثمانية امده ٢٥ عاماً مقابل حصول الدولة على رسم كمركبي قدره ثلاثة قروش (حوالي ستة بنسات) عن كل كيلوغرام من التبغ الداخل الى اراضيها خلال السنين التسع التالية و٥٠ قرش للسنين السبع الباقية بالإضافة الى تعهد الشركة بدفع قرش واحد اضافي عن كل كيلوغرام من التبغ اذا بلغت الكميات المستوردة اربعة ملايين كغم وقرش وربع عن كل كغم اذا زادت الكمية المستوردة عن الاربعة ملايين ومقابل ذلك تشرف الشركة على تحديد اسعاره في العراق<sup>(٤٥٢)</sup> ، وفي عام ١٨٩٤ حرض رجال الدين في ايران الفلاحين على عدم زراعة التبغ لاحتكاره من قبل شركة اجنبية مرة اخرى . وبذلك لم تستطع الشركة الفرنسية التي خصلت على امتياز استيراده الى

(٤٥٢) الزوراء ١٥١٤ ، ٣٠ ذي القعدة ١٣٠٩هـ/ ١٨٩١ وسعرت التبغ بالشكل التالي :

شطن بنس	شطن بنس		شطن بنس
٦ ٤	١٠ ٤	، ،	ثانية
٤	٦ ٤	، ،	ثانية
١٠ ٤	٩ ٦	الشيرازي	درجة ثانية
التنباك الشيرازي المسمى حجازي درجة أولى ٤ شطن ، التنباك الشيرازي			
درجة ثانية ٣ شطنات و٩ بنسات التنباك الشيرازي درجة ثالثة ٣ شطنات			
و٦ بنسات .			

البصرة ومناطق أخرى من الدولة العثمانية الحصول على الكميات المطلوبة<sup>(٤٥٣)</sup>، إلا أن تلك الحملة التي قادها رجال الدين توقفت واستطاعت الشركة استئناف أعمالها وشراء ما تحتاج إليه من التبغ الإيراني لتجهيز أسواق الدولة العثمانية<sup>(٤٥٤)</sup> \* وقد تجددت حملة رجال الدين في عام ١٨٩٧ واثرت على نسبة تصدير التبغ من إيران إلى الخارج<sup>(٤٥٥)</sup>، وتشير الإحصائيات إلى أن معدل استيراد التبغ إلى البصرة خلال العقد الأول من القرن العشرين أصبح ٢٣٥٠٠ باون زاد في السنوات الثلاث ١٩١٠ - ١٩١٢ إلى ٢٨٥٠٠ باون في حين انخفضت في عام ١٩١٣ إلى ٨٩٧٠ باون<sup>(٤٥٦)</sup> \*.

#### ١٠ - علب الكبريت

معظم علب الكبريت كانت تستورد من النرويج<sup>(٤٥٧)</sup> حتى نهاية القرن التاسع عشر وفي عام ١٩٠١ وصلت البصرة كميات من علب الكبريت الروسي<sup>(٤٥٨)</sup> \* ثم شاع النوع السويدي والألماني واشتهرت عدة ماركات

(٤٥٣) (IOR) V/23/67 Sels. India 326 Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushire for the year 1894, p. 27.

(٤٥٤) (IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushire for the year 1895, p. 19.

(٤٥٥) (IOR) V/23/73 Sels. India 359, Trade Report of Persian Gulf for the year 1897, p. 21.

(٤٥٦) يمكن الاطلاع على الاستيرادات التفصيلية السنوية للأعوام المشار إليها في الملحق رقم (٢) \*  
مبتكبات كوتاك

Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٤٥٧)

Basra C.T.R., 1901, p. 5.

(٤٥٨)



تجارية منها في اسواق البصرة اهمها ماركة (الباخرة) وكان الصندوق  
اواحد منه يباع بثلاثة باونات وخمسة شلنات وماركة (القارب) بثلاثة  
باونات وشلين وبنسب للصندوق الواحد ، اما الانواع الاخرى ومنها علامة  
الطير فكانت تباع بسعر باونين وستة عشر شلنا للصندوق . في حين كان  
النوع الشمعي منه يباع بسعر ثلاثة باونات وخمسة عشر شلنا  
لصندوق<sup>(٤٥٩)</sup> . وقد ارتفع معدل قيمة مستوردات علب الكبريت من  
٤٥٠٠ باون في تسعينات القرن الماضي الى ١٥٥٠٠ باون في العقد الاول من  
القرن العشرين ثم الى ٢٠٠٠٠ باون في السنوات التي سبقت الحرب<sup>(٤٦٠)</sup> .

#### ١١ - الاسلحة

رغم ان المتاجرة بالاسلحة في منطقة الخليج العربي لم تكن قانونية  
الا انها كانت قائمة على قدم وساق ، وكان السلاح ( المارتيني - هنري )  
يتشتر في اقليم عربستان عن طريق بوشهر كما ان كميات كبيرة منه كانت  
تهرب من المحمرة والكويت الى البصرة ورغم الحظر المفروض على  
استيراد السلاح الى ايران منذ ١٨٨١ فان كميات كبيرة منه كانت تستورد  
علنا الى بوشهر ومنها تهرب الى موانيء الخليج المختلفة<sup>(٤٦١)</sup> ، وفي عام  
١٨٩٥ أخذت مسقط تنافس بوشهر في تهريب السلاح الى موانيء الخليج

---

Basra C.T.R., 1909, p. 9.

(٤٥٩)

(٤٦٠) انظر القيمة التفصيلية لاستيرادات علب الكبريت في الملحق

رقم (٢) .

(٤٦١) (IOR) V/23/65 Sels. India 315, Report on the

Trade and Commerce of the Consular District of  
Bushire for the yeard, 1893, p. 24.

وشبه الجزيرة العربية<sup>(٤٦٢)</sup> . الا ان تجارة استيراد الاسلحة الى ميناء بوشهر كانت لاتزال قائمة حتى عام ١٨٩٧ عندما اتخذت الحكومة الايرانية عدة خطوات جدية لايقافها وفي عام ١٨٩٨ تحول مركز توزيع السلاح في الخليج الى البحرين<sup>(٤٦٣)</sup> وكانت القوانين العثمانية هي الاخرى تمنع دخول الاسلحة الى اراضيها الا ان الواقع يشير الى ان أعداداً كبيرة من السلاح ( الماريني - هنري) والذخيرة كانت تدخل الى الاراضي العراقية وفي عام ١٨٩٩ حاولت السلطات العثمانية في البصرة وضع حد لتلك التجارة غير القانونية وشددت على كمرها في البصرة لدرجة بات من الصعب ادخال اي نوع من السلاح حتى لو كان بندقية صيد الى البصرة<sup>(٤٦٤)</sup> عن طريق دار الكمرك الا ان السلاح ظل يهرب عبر الاراضي الايرانية وكانت البندقية ذات الخرطوشين التي تصنع في برمنكهام سواء تلك التي تعبأ من الامام او من الخلف تباع بسرعة في البصرة وبسعر يتراوح بين باون وعشرة شللات وبين ثلاث باونات وكذلك المسدسات البلجيكية والذخيرة<sup>(٤٦٥)</sup> . ويعلق القنصل البريطاني في البصرة عام ١٩٠٢ بان هدف معظم العراقيين اصبح الآن امتلاك اي نوع من السلاح الناري سواء اكان ذلك مسدسا ام بندقية، وان الحضر المفروض من قبل الحكومة العثمانية على استيراد الاسلحة لم يستطع الحد من دخول السلاح الى العراق لان المسدسات وغاليتها من نوع ماريني هنري كانت تسورد سرا عبر جيوتي - مسقط - وموانيء الخليج العربي

(IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the (٤٦٢)  
Trade and Commerce of the year 1895, p. 18.

(IOR) V/23/76 Sels. India 369, Trade Report (٤٦٣)  
of the Persian Gulf for the year 18978, p. 32.

Basra C.T.R., 1899, p 6.

(٤٦٤)

Ibid, p. 6.

(٤٦٥)

ثم تهرب اما عن طريق المحمرة او عن طريق الكويت برا الى البصرة<sup>(٤٦٦)</sup> ومن الجدير بالذكر ان معظم تلك الاسلحة المهربة الى منطقة الخليج العربي كانت بريطانية وبلجيكية وكان العراقيون يستخدمون نوع من البارود والاطلاقات التي تصنع محليا ويتم استيراد كبسولاتها من الخارج ومما يلفت النظر ان امام مسقط كانت له اتفاقية مع كل من هولندا وفرنسا والولايات المتحدة كان يحق له بموجبها استيراد الاسلحة الى مسقط وقدر قيمة المستورد منها في عام ١٩٠٦ - ١٩٠٧ حوالي ١١٢٣٣٨ باون كان يتم توزيع معظمها في موانيء الخليج العربي وافغانستان<sup>(٤٦٧)</sup> ونشطت تجارة الاسلحة مرة اخرى في المنطقة حتى طلب شيخ الكويت في عام ١٩١٢ من الوكيل السياسي فيها السماح له باستيراد ٦٠٠٠ قطعة سلاح بدلا من ان تهرب تلك الاسلحة الى بلاده وتباع بأسعار مرتفعة<sup>(٤٦٨)</sup> .

ويبدو ان بريطانيا التي فرضت حظرا على توريد الاسلحة الى منطقة الخليج العربي بعد تزايدها بشكل يلفت النظر لم يكن اجراؤها ذاك بدوافع انسانية او تجنباً للصراعات المحلية ، وما ينجم عنها من مآسي وانما خوفاً على مصالحها التجارية في المنطقة من التعرض للاضرار نتيجة تسليح أهل المنطقة ويتضح ذلك من قول برسي سايكس في صدد مناقشته للبحث الذي القاه بنت (Bennett) في جمعية الآداب البريطانية في عام ١٩٠٢

Basra C.T.R., 1902, p. 5.

(٤٦٦)

(IOR) L/P&S/132 Supplementary Memorandum (٤٦٧)

respecting British Interest in the Persian Gulf, The Arms Traffic.

(IOR) L/P&S/112 Arms Traffic Kuwait Trade (٤٦٨)

رسالة الشيخ مبارك الصباح المؤرخة في ٢١ جمادى الاولى ١٣٣٠هـ /

١٤ مايس ١٩١٢ ، الموجهة الى W. H. Shakespear

« اذا اردتم الاضرار بالتجارة في منطقة الخليج العربي تاجروا بالسلاح لان باستطاعة بضعة اشخاص مزودين بالاسلحة النارية الحديثة قطع اي طريق تجاري يمكن للبضائع البريطانية ان تمر عبره » (٤٦٩).

## ١٢ - الواردات الاخرى

وقبل ان اختتم بحث الواردات لابد من الاشارة الى السلع والمعدات المعدنية المختلفة وبخاصة الحديدية منها التي أخذت تتزايد نسبياً منذ عام ١٩١٠ حيث بلغت قيمة مستورداتها ٣٩٩٢٣ (٤٧٠) باون في حين كان معدل قيمة مستورداتها للاعوام العشر السابقة حوالي ٢٠٠٠ باون (٤٧١) اما الزيادة الهائلة في المستوردات الحديدية فقد حدثت في عام ١٩١٣ عندما اصبحت قيمتها حوالي ١٢٠٧٨٨٢ باون (٤٧٢) وتعود الزيادة تلك الى وصول كميات كبيرة من المواد الحديدية المتعلقة بمشروع سكة حديد بغداد . اما السلع المعدنية الاخرى (٤٧٣) التي كانت تسورد عادة فهي المبرد والمناشير واواني الشاي المعدنية والملاحق وابر الخياطة وريش الكتابة والساعات اليدوية والجدارية والمكائن والانشات البخارية والمضخات ومكائن الخياطة وقطع الحديد والفولاذ ، والقصدير ، والنحاس .

ومن السلع الاخرى المستوردة الاواني الخزفية والزجاجيات وزجاج التوافذ والعدد المختلفة ، والصابون ، والجبال ، والخيوط واحجار الرحي

Bennett., op. cit., p. 649.

(٤٦٩)

Basra C.T.R., 1910, p. 15.

(٤٧٠)

Basra C.T.R., 1900-1909,

(٤٧١)

Basra C.T.R., 1913, p. 18.

(٤٧٢)

(٤٧٣) يمكن الاطلاع على تفصيلات وقيمة مستورداتها السنوية في الملحق المرقم (٢) في ص كما ان بعض السلع كانت تدخل ضمن حة ل المتفرقات .

والشموع والاسمنت والمؤلؤ والاصباغ والزيوت والقرطاسية والكحول •  
بالاضافة الى ما كانت تستورده البصرة من القمح والرز فى بعض  
السنين لسد حاجة السكان فى سنوات الشح • مثلما كانت تستورد النيلة  
والليمون العماني المعروف (بنومي البصرة) الذي كان يستورد من سهل  
باطنه في عمان بسعر باون واربعة شلنات للمن الواحد الذي يحوي حوالي  
(٥٠٠) ليمونة من الحجم الكبير والنوع الجيد (الاسود) (٤٧٤)، كما كانت  
تستورد التوابل والاعشاب الطيبة بمختلف انواعها من الهند وزنجبار وايران  
مثل الفلفل والكركم والزنجبيل وجذور نبات الفوة والهيل والقرنفل  
واللبان والتمور والسعوط والحناء • الخ (٤٧٥) •

---

Ian Skeet, Muscat and Oman, London, 1974, p. 67. (٤٧٤)

(٤٧٥) يمكن الاطلاع على قيمة هذه المستوردات فى الملحق رقم ٢ •

## الخاتمة

لقد ساهم هذا البحث في توضيح الدور التجاري لميناء البصرة في الخليج العربي وبين أثر موقعه في تجارة الترانسيت مع إيران لاتصاله بالداخل بطرق نهريّة وبريّة آمنة • افتقرت إليها الموانئ الإيرانية المجاورة آنئذ ، وتوصل الى ان الصراع العثماني البريطاني على منطقة الخليج العربي لم يكن الا صراعاً اقتصادياً بين طرف يمتلك الحقوق ولكنه ضعيف وآخر يبحث عن مصالحه الاقتصادية ويعمل من اجل تطويرها وتعزيزها وهو مزود بالمعلومات الدقيقة عن طوبوغرافية المنطقة وبالخبرات عن طبيعة سكانها ، وسلاحه فيما يسعى اليه المناورات الدبلوماسية تساعد شركاته التجارية المنتشرة في كل موانئ الخليج وفي مقدمتها شركة لنج التي تمرست في التجارة والملاحة والسياسة حتى احتكرت تجارة الصوف والتمور وانفردت في الملاحة في نهري دجلة والكارون ، وكونت العلاقات الودية مع رؤساء بعض العشائر العراقية والايرانية ودخلت في صراع طويل مع السلطات العثمانية المحلية كلما حاولت تلك السلطات تحجيم نشاطها ومحاسبتها على مخالفاتها والحد من تجاوزاتها والزامها بالحقوق الممنوحة لها • لقد وقفت هذه الشركة في وجه المصالح الاقتصادية المحلية للمنطقة وعارضت اي مشروع للمواصلات سعت اليه الدولة لربط البحر المتوسط بالخليج العربي من اجل تطوير العراق تجارياً ، سواء أكان المشروع نهرياً أم برياً ، وقفت في وجه مشروع اندرو لمسكة حديد وادي الفرات الذي أقترح في خمسينات القرن الماضي وتبنته الدولة العثمانية ، وشككت في مشروع مدحت باشا للملاحة في نهر الفرات الذي حاول ربط اعاليه بالبحر المتوسط بمسكة حديد ، ووأدت العديد من المشاريع المحلية والاجنبية

التي اقترحت لتسهيل الملاحة في انهار العراق في اواخر القرن التاسع عشر، وعارضت بشدة مشروع سكة حديد بغداد ، وبادرت الى تهويل المخاطر التي تهدد المصالح البريطانية في رأس الخليج العربي والبصرة عن طريق ارسال التقارير والمذكرات الى مختلف الاوساط البريطانية محذرة من « الريح التي ستعصف بالوجود البريطاني في منطقة الشرف الاوسط » من جراء تزايد النفوذ الالماني ، وساهمت تحذيراتها المبكرة التي ملأت عشرات السجلات المحفوظة في (دائرة الوثائق العامة بلندن ) في زيادة تأزيم الوضع الاوربي قبل قيام الحرب الاولى .

ومن جهة اخرى اظهر البحث ان مشاريع الحكومة العثمانية الملاحية والتجارية وبخاصة «شركة عمان العثماني» التي سميت تيما ببحر عمان الذي اعتبرته الدولة بحرا عثمانيا لم تستطع اللحاق بنظيرتها شركة لنج من حيث التنظيم ودقة المواعيد وذلك لافتقارها الى الاداريين المخلصين والملاحين المدربين ، ليس هذا فحسب وانما فشل بعض المسؤولين العثمانيين احيانا في التحلي بالصبر الكافي في متابعة مسح نهر دجلة وشط العرب ورأس الخليج العربي وذلك لازالة العوارض الطبيعية التي كانت تعيق الملاحة وتوفر الذريعة للشركات في التدخل في شؤونهم الداخلية ، ولم يتخذوا الاجراءات الكفيلة بتقوية نقاط الحراسة على طول شط العرب منذ وقت مبكر لتفويت الفرصة على المدعين بوجود القرصنة في مياهه ولم يعملوا على تطوير الصناعات المحلية ليتمكنوا بواسطتها من امتصاص المواد الاولى التي أخذت تسرب باسعار بخسة الى المصانع الاوربية ويرجع سبب ذلك كله الى سيطرة وهيمنة الشركات الاجنبية التي فاقتهم نفوذا وتغلغلا بين الاوساط التجارية المحلية بحيث لم يستطع المسؤولون العثمانيون رغم محاولاتهم المتكررة الوقوف في وجه الشركات التي سعت الى تحويل

المنطقة الى سوق للتصريف وحقل للتموين ساعدتها في تحقيق مآربها  
الاتفاقيات التجارية ونظام الامتيازات الاجنبية التي تمكزت عليها لضمان  
مصالحها بل ومهدت السبيل للدول الحامية لتلك الشركات أيضا للتدخل  
في شؤون العراق الداخلية •

واخيرا اظهر البحث بان بؤادر التطور الاقتصادي للبصرة والخليج  
العربي وازدياد اهتمام الشركات الاجنبية بها قد بدأت في اوائل ستينات  
القرن التاسع عشر وذلك لانتظام الملاحة البخارية بين الموانئ الهندية  
والبصرة منذ عام ١٨٦٢ وتكامل شبكة الخطوط التلغرافية خلال  
الفترة ١٨٦١ - ١٨٦٥ ولتأسيس مكاتب البريد منذ عام ١٨٦٤ ولساهمة  
الحرب الاهلية الامريكية ١٨٦١ - ١٨٦٥ في تحويل خط ابواخر من  
المحيط الاطلسي الى المحيط الهندي التي رفدت موصلات الخليج بالبواخر  
الكيرة والسريعة كما ان فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ منح التطور التجاري  
في البصرة ديمومة ووفر له زخما جديدا للانطلاق الى الامام ، فزادت  
صادرات الميناء وبخاصة القمح والشعير والتمور والصوف عدة اضعاف  
نتيجة تطور الانتاج وازدياد الطلب الاوربي على المنتجات الزراعية  
والحيوانية المحلية ، حتى بلغت تلك الزيادة عشرين ضعفا خلال الفترة  
موضوعة البحث كما ان واردات البصرة من الاقمشة القطنية والسكر  
وصناديق التمور والابخشاب وصفيح النفط والشاي والمنتجات المعدنية  
واكياس الجوت قد تضاعفت هي الاخرى بنسبة اربع عشرة مرة ونصف  
المرّة اي بنسبة تقل عن تضاعف قيمة الصادرات • ومن جهة اخرى  
حافظ ميناء البصرة على مركزه المتميز بين موانئ الخليج الاخرى الرئيسة  
مثل الكويت والبحرين والمحيرة وبوشهر وبندر عباس في حقل تجارة  
الصادرات والواردات وبخاصة الترانسيت لاتصاله بظهير غنية وبطرق  
آمنة • كما تبين بان العلاقات التجارية التاريخية بين البصرة وموانئ



الخليج الاخرى نمت وتطورت \* واستمرت البصرة تمون كثيرا منها  
بالتنمر والحوب ، في حين ظلت انظار تجار وملاحي مواني الخليج الاخرى  
شاخصة صوب البصرة التي اعتبروها مركزا رئيسيا من مراكز التجارة  
والحضارة في الخليج العربي

ونكن رغم ان تجارة البصرة والخليج العربي قد ازدهرت خلال  
الفترة موضوعة البحث ، بل وظهر وكأن ثورة تجارية قد قامت فيها الا  
ان التجارة ومردوداتها الاقتصادية لم تبعث الحياة بنفس المستوى في  
المؤسسات الثقافية والاجتماعية والاقتصادية المحلية \*



الملاحق  
والفرائط  
والمصادر



ملحق رقم (١)

قائمة السلع الصادرة عن طريق ميناء البصرة بالباونات الاسترلينية خلال ١٨٦٤ - ١٩١٣

السنة	القصب	الشعير	الصوف	الجلود	عرق السوس	الخيل
١٨٦٤			١٨٤٣	٢٠٩		
١٨٦٦	٢١٠٨	١٥٨	٨٩٩٢			
١٨٦٨	١٥٤٧٥	٢٩١١	١١٦٥٢	٢٠٣		٢٧٦٠
١٨٧٠	٩٤٦٧	٢٦٠٤	١٤٣٢٣	١٨٥		٣٩٤٢٧
١٨٨٢			٣١٢٩١٨	١٣١٥٧	٧٦١	٦٢٥٠٠
١٨٨٩	٩١٣٤٩	٢٥١٢٣	٣٢٦٣٤٣	١٩٥٣	١٨٠٣	٦١٩٣٠
١٨٩٠	١٨٣٥٣٠	٦٥٥٢٢	٣١٣٢٢٠	١٦٢٧٥	٢٦٣٠	٦٢٨٦٠
١٨٩٢	١٦٠٠٠٠	١٢٣٧٥١	٢٢١٦٤٠	١٢٨٣٢	٩٨٣٨	٣٧٥٠٤
١٨٩٣	٤٥٠٠٠	٧٨٠٢٥	١٢٠٠٠٠	٧٤٦٠	٢٢٦٦٤	٥٠٤٠٨
١٨٩٤	٧٩٥٦١	٥١١٩٨	٢٥٦٩٢٠	٨١٨٠	١١١٨٥	٤٨٢٧٠
١٨٩٥	١٨١١٦٩	٩٤٨٧٢	٢٨١٨٩٣	١٣٧٧٠	١٥٦٩٠	٦٨٧١٥
١٨٩٧	٤٢٠٠	١٧٨٥٧	٣٥٧٧٦٢	٢٦٩٢٠	١٧٥٥١	١٩٦٦٥
١٨٩٨	٥٠٥٥٥	١١٣٩٠	٢٢٩٠٦٢	٤٥٥١٠	٢٩٢٩١	٢٩٠٤٠
١٨٩٩	١٦٩٥٠	١٨١٠٥٥	١٩٩٢٣٦	٤٦١٦٠	٦٠٢٦٦	٢٧٥٠٤
١٩٠٠	٣٥٣٧٩	٣٨٢١٢٢	٢٥٦٠٨٠	٥٥٧٥٠	٥٤٢٥٧	
١٩٠١	٣١٦٨٣	٢٤٤٢٦٢	١٩٠٧٧٠	٢٢٦٧٠	١٩٠٧٧	
١٩٠٢	٨٢٩٩	٧٩٧٨٦	١٧٣٩٣٤	٤٧٦٠٥	٢٦٤٦١	٥٧٧٠
١٩٠٣	٢٩٧٧٥	٢٥٥٧٣٨	١٣٨٢٨٨	٤٧٧٨٥	١٥٤٥٦	٤٦١٤٠
١٩٠٤	٤٠٦٣٨	٢١٧٧١٩	١٨٢٥٠٢	٥٤٨٢٢	٢٣٦٥٩	٥٢٦٤٠
١٩٠٥	٧٦١٦٢	٢٢٦٠٦٢	٢٤٣٦٩٦	٦٢٥١٢	٤٨٩٥٧	٤٩٧٦٤
١٩٠٦	١٠٦٦٧٥	١٩٢٧٣٧	٢٥٠٢٧٣	٦٥٠٥٩	٢٧٤٧٧	٤٣٥٢٥
١٩٠٧	٢٠٨٦٤٧	٤٢٦٠٧٩	١٨٢٣٦٤	٤٦٥٩٠	٤٣٣٣٧	٦٦٧٠٠
١٩٠٨	٢٤١٠٩٣	٣٧٠٩٧٧	١٢٣٣٦٨	٣١٤٨٨	٢٥٩٣٢	٥٥٤٢٥
١٩٠٩	١١٥٣١	٨٢٧٨٨	٢٨٨٠٢٢	٥٦٥٧٤	٤٨٧٧٨	٥١٠٧٥
١٩١٠	٦٦٩٠٧	٢٢٠٩٥٤	٢٥٣٦٥١	٥٤٢٥٨	٤٧٤٧٦	٥٣٠٧٥
١٩١١	١٩٥٣٣٩	٧٧٢٠٢٥	٢٤٦٤٤٩	٥٣٠٧٠	٤٤٥٣٠	٣٦٥٠٠
١٩١٢	٢٤٣٠٥٤	١١١٨٤٩٠	٣٠٣٠٣٠	٤٦٠٥٦	١٣٠٥٢	٢٥٣٢٥
١٩١٣	١٠٠٠٩	٣٦٢٦٩٠	٣١٠٧٤٤	٥٧٥٩٤	٣٦٥٢١	٤٣٧٢٥

السنة	المقيس	الرز	السنة	الصنغ	السهم	جوب وندور مختلفة	الشلب
١٨٦٤	١٥٤						
١٨٦٦	٢٤٣٦	٢٩٣					
١٨٦٨	٤٠١٧		٩١٩				
١٨٧٠	١١٣١٥		١٧٥٦		١٧٤		
١٨٨٧	٣١٥١٠		٩٨٨٣		٨٦٦٩٣		
١٨٨٩	٥٣٥٦٨	١٩٦٤٥	٥٥٨٦٢		٥٩٧٢٧	٥٥٧٥٤	
١٨٩٠	٧٤٣٨٧	٥١٨٩	٢٤٠٧٦		٤٩٥٩٣	٢٠٨٦٤	
١٨٩٢	١٥٣٣٢	٥٦٨٩٠	٢٨٠١٩		٢٠٤٠٥	١٨٨٤٨	
١٨٩٣	٢٠٠٢٠	١٣٠٥٠	٤٥٨٩		٣٥٧٦٣	٩٤٠٠	
١٨٩٤	٢٢٥٧٢	١٦٧٢٦	٨١٥٠		٢٢٧٤٨	٣٢٠٦٨	
١٨٩٥	٦٤٨٧٥	١٧٥١٢	١٣٤١٣		٢٩٦٦٤	٤٥٤٩٠	
١٨٩٧	٣٠٦٣٥	٢٦٢٧	١٥٦٥		١٥٤٠٠	٤٠٩٧٧	
١٨٩٨	٥٢٧٥٠	٣٤١	٨٢٠		٢٩٠٠٠	٤٠٠٨٣	
١٨٩٩	٥٩٤٩٥	١٤٩٨٨	١٣٦١٣		٣١٥٨٨	٥٦٥٦٢	
١٩٠٠	٦١٩٥٥	٢٧٨٩٤	٣٧٥٤٤		٣٣٨٢٢	٩٤١١١	
١٩٠١	٦٣٦٢٥	١٥٠٦١	١٢١٦٩		٢٢٣٧٢	٨٨٣٤٧	
١٩٠٢	٤٨٢٧٠	٤٩٨٤	٤٦٣٨		٢٤٣٩٢	٦١٣٨٠	
١٩٠٣	٥٧٤٥٥	٢٤٥١٥	١٤٩٦٩		٢٦١٨٤	٨١٢٧٨	
١٩٠٤	٤٩٨١٣	١٢٧٥٥	٢٥٧١٧		٣٠٧٣٢	٨٧٥٨٨	
١٩٠٥	٥١٧٢٧	٨٥٢٥	٣٣٢٧٣		٣٠٧١٦	١١٤٢٧٢	
١٩٠٦	٤٩٥٣٨	٨٥٨٩	٢٥٣٧١		٤٠٠١٦	١١٦٥٧٣	٤٤٤٩٠
١٩٠٧	٣٦٠٩٠	٢٣٩٥٠	٣٠٢٢٦		١٧٤٠٨	٨٣٩١٠	٩١٦٥٨
١٩٠٨	٣٣١٠٦	٢٠٣٧٠	١٢٠٢٢		٢٤٦٢٣	١٩٠٠٣٩	٦٥٥٩٨
١٩٠٩	٣٣٢٨٧	١٩٢٨٥	٣١٦١٧		٢٠٨٤٤	١٠٦١٧٣	٣٠٣٧٥
١٩١٠	٤٧٦٠٠	١٢٥٨٤	٢٥٤٠٩		١٧٣٦٨	٨٢٦٢٩	٦٥٨٢٣
١٩١١	٧١٠٥٦	١٧٥٨٩	٨٦٢٣٠		٢٧٥٣٦	٩٧٢٩٠	١٠٩٥٠١
١٩١٢	١٥٢٢١٩	١٦٦٨٤	٥٤٠٣٨		٢٦٤٣٢	١٥٦٦١٤	٢٢٤٩٨٠
١٩١٣	٦٦٣٩٣	١٢٨	٥٩٩٣٣		١٩٥٢٨	٢٧٩٩٠	١٩١٢٢

السنة	الافيون	المخدرات	الشمر	مخدرات خريفة	التصدير	المجموع الاجالي للمخدرات
١٨٦٤					٧٨٩٠٢	٨١٠٩٥
١٨٦٦					٦٦٣٢٢	٨١٧٦٢
١٨٦٨					٦٦٩٠٥	١٠٦٤٤٧
١٨٧٠					١٥٢١٥٣	١٨٧١٦٥
١٨٨٧					٣٢٨١٤٣	٩٧٣٧٦١
١٨٨٩	٢٦٨٨٠	١١٠٧٠	١٣٠٧١	٦٧٣٠	٢٥٠٣٩٦	١١١٧٣١٩
١٨٩٠	٥٧٣٨٠	١٢٤٤٠	١٠٣٩١	٨٤٦٢	٤٤٧٠٢٤	١٣٧٦٠٤٨
١٨٩٢	١٢٠٠	٩٦٦٠	٧٣٧٠	٦٩٠	٣١١٣١٢	١١١٤٣١٥
١٨٩٣	٤١٠٠	٦٣٠٠		٣٠٠	٢٩٧٢٥٧	٧٦٥٢٨٢
١٨٩٤		١٥٦٨	٧٣٠٨	١٠٨٠	١١٠٧٨٦٩	١٧٢٦١٥٦
١٨٩٥		١٤٢٥٠	٣٨٩٦	٤٣٢٠	١١٩٩٩٨٠	١٠٩٠٧٣٤
١٨٩٧	١١٦٤٠٠	١٦٨٢٠	٨٤٨	٤٥٢٠	٢٠٨٧٤٣	١٠٢٠٢٥٠
١٨٩٨	٧٦٤٠٠	١٩٨٨٠	١٩١٤	٤٦١٠	٢٧١٥٣٧	٨٣٣٢٥٧
١٨٩٩	٦٣٨٠٠	٣١٧٠٠	٢٣٠٤	٤٧٢٠	٢٩٥٢٣٣	١١٣٥٥٨٣
١٩٠٠	٥٥٦٠٠	٤٤٧٤٠	٨١٢٨	٤٨٤٠	٣٨٠٩٧٣	١٥٦١٢٧٦
١٩٠١	٣٣٠٠٠	٣٩٤٤٠	٩٢٦٤	٤٣٢٠	٣٢٧٤٥١	١١٥٢١٧٨
١٩٠٢	٩٦٠٠٠	٤٣٣٤٠	٩١٨٤	٤٩٦٠	٢٨٩٢١٥	٩٥٧٧٠٣
١٩٠٣	١٠٥٨٠٠	٤٧٨٠٠	١٠٠٠٠	٥٠٤٠	٣٥٩٢٢٨	١٢٩٦٧٧٢
١٩٠٤	١٠٧٢٠٠	٤٨٣٠٠	٣٤٩٧٦	٥٣٢٠	٣١٢٧٦٧	١٣٠٥٧٨١
١٩٠٥	١١١١٠٠	٤١٣٢٨	٣٢٢٩٦	٥١٦٠	٣٤٥١٨٤	١٥٠٤٧٩٥
١٩٠٦	١١٠٧٠٠	٣٧٣٢٥	٣٢٣٦٠	٥٤٨٠	٤٣٦٥١٢	١٦٤٤٧٢٠
١٩٠٧	١٥١٦٠	٣٣٤٨٠	٢٢٦٠٨	٤٠٤٠	٤٢٨٤١٠	١٩٧٠٣١٥
١٩٠٨	٩٠٩٠٠	٣٤٢٣٠	٢٠٠٣٢	٤٣٢٠	٣٨٥٦١٧	١٧٨٣٩٧٢
١٩٠٩	١٢٨٨٠٠	٨٦٥٢٠	١٣٧٣٦	٢٠٤٠	٤١٤٦٩٦	١٥٠٤٠٠٤
١٩١٠	١٢٥٣٠٠	٨٠٣٨٤	١١٠٦٤	٢١٢٠	٤٤٣٢٣٣	١٦٦٨٧١٤
١٩١١	١١٧٥٠٠	٧٦٢٢٤	١٠٤٨٠	٧٧٦٠	٤٥٧٧٩٥	٢٥٢٥٨٤٧
١٩١٢	٩٧٦٠٠	٣٥٠٠٨	١١٩٢٨	٥٠٨٠	٤٧١١١٩	٣٢٤٦٥٦٠
١٩١٣	١٣٧٥٠٠	٤٧٥٣٠	١٢٠٧٢	٤٤٤٠	٥٨٢٠٧٤	١٩٣٩٢٥٩

ملاحظة : هناك مجموعة من البضائع المتفرقة الاخرى وردت باسمائها او تحت عنوان مخفقات لم تذكر في هذه القائمة لعدم انتظام تصديرها وصلت قيمتها في السنوات الاخيرة من البحث الى اكثر من ١٠٠ الف باون . مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية ١٨٦٤ - ١٩١٣ .

ملحق رقم (٢)

قيمة السلع الواردة الى ميناء البصرة بالبائونات الاسترلينية خلال الفترة ١٨٦٤ - ١٩١٢

السنة	اقمشة قطنية	اقمشة حريرية	اقمشة صوفية	سكر مخروطي قوالب سكر	سكر ناعم	اكيلاس الجوت كوانسي
١٨٦٤	٥٥٩٨٣	١١٦٣	٣٤٢٣	٦١٨	٤٥٨٨١	٤٦٨
١٨٨٧		١٤٩٢٠٠		٢٥٠٤٢	١٩٩٥٩	٥١٩٢
١٨٨٩		٦٦٤٦٠٠		٢٩٧٠٢	٢١٠٣٤	١٦٣٥٢
١٨٩٠		٥٠١٨٧٥		١٠١٢٦٨	٢٢٠١٣	١٩٣٧٥
١٨٩٢		٣٢٥٨٧٥		٧٣٤٩٢	٢٥٦١١	٣٤٨٦٦
١٨٩٣		٢٥٩٤٠٠		٤٣٦٨٨	٤٢٧٢٥	٤١١٦٠
١٨٩٤		٦٩٦٤٥٠		٦٢٧٠٤	٢٨٩٠٨	٣١٤٠٦
١٨٩٥	٦٥٦٢٥	١١٨٠٠	٦٦٦٠	٥٤٣٣٢	٤٣٢٠٣	٥٧٢٠٤
١٨٩٧	١٥١٧٧٥	٩٠٠٠	١٥٤٥٠	٧٦٧٩٤	٣١٠٢٧	٢٢٤١٦
١٨٩٨	٥١٤١٥٠	٨٣٦٠	١٧١٣٠	٧٣١١٤	٣٢٠٨٢	١٤٦٤٤
١٨٩٩	٣٨٥٠٢٥	٨٠٠٠	١٨٧٨٠	١٣٩٥٠٧	٢٩٤٣٠	٢٦٧٤٨
١٩٠٠	٤٢٧٣٠٠	٥١٢٠	١٨٩٠٠	١٣٦٨٩٥	٤٢٨٩٣	٤١٧٩٦
١٩٠١	٤٥٠٨٥٠	٦٠٠٠	١٩٩٨٠	١١٠٧٦٥	٣٣٣٩٧	٤٧٦٢٢
١٩٠٢	٤٨١٦٠٠	٧٤٠٠	٢١٠٠٠	٨٤٦٥٦	٤١٥٠٣	٤٣٤١٦
١٩٠٣	٤٩٠٣٥٠	٧٤٨٠	٢٥٨٩٠	٩١٩٣١	٤٥٨٣٨	٤٩٨٢٠
١٩٠٤	٥٠٤٣٠٠	٦٧٦٠	٢٥٩٢٠	٧٧٢٧٤	٤٤٠١٢	٥٨١٢٨
١٩٠٥	٦٣١٧٠٠	٧١٢٠	٢٦٧٦٠	٨٤٥٢١	٤٣٦٦٦	٧٣٥٤٨
١٩٠٦	٥٩٢٧٠٠	٨٧٢٠	٢٤٠٢٠	٢١٠١٤٥	٥٨٨٨٥	٨٢٣١٤
١٩٠٧	٧٨١٢٠٠	٨٣٦٠	٤٠٠٢٠	٦٧٠٩٠	١٨٤٣٢٤	٨٤٩٥٠
١٩٠٨	١٠٦٥٩٢٥	١٠٨٥٠	٤٦٠٨٠	١١٥٩٦٩	١٧٩٢٨٤	٨٦٨٦٢
١٩٠٩	١٠٧٩٤٠٠	١٠٩٠٠	٥٤٤٠٠	٥٨٤٨٦	٣٠٠٦٥٤	٦٥٨١٦
١٩١٠	١١٠٤٨١٠	١١٣٥٠	٦٠٧٢٠	٢٢١٣٨٢	٢٢٧٦٣١	٨٣١٣٤
١٩١١	١١٢٨٤٧٠	١٥٥٠٠	٩٠٠٨٠	٣٦١١٩٦	١٧٢٩٦١	١١١٠٢٧
١٩١٢	١٠٢٨١٩٥	١٥١٥٠	١٠٧٩٢٠	٢٣٠١٩٥	٦٢٠٣٢	٩٥٧٨٤
١٩١٣	٧٤٥٩٥٥	٨١٠٠	٧٩٣٦٠	٢٤٠١٠٠	٤٨٠٩٩٩	٧٦٩٩٢



السنة	القهوة	الشاي	التبغ	التسوليل	علب الكبريت	النيلسة	المليون
١٨٦٤	١٧٦١٠	٥٤٠	١٣١٩٨	٢٩٢١	٢٨	٥٠١٩٦	٨١
١٨٨٧	١٧٤٢٨		٢١٢٩٠	٧٨٧٤٩		٨٧٠٠	
١٨٨٩	١٤٠٨٢		١٤٦٢٥	٢٥٥٤٢		١٤٦١٢	
١٨٩٠	١٨٥٨٢		٦٠٠٩	٢٣٦٧٠		١٦٤٧٨	
١٨٩٢	١٨٣٠٥	٢٢٢٤	٢٩٢٢	٢٤٨٢٠	٢٢٦٨	٧٠٠	٢٦٥٥
١٨٩٣	١٦١٦٣	٢٧٧٤		١٨١١٤	٤٦٩٢	١١٥٠	
١٨٩٤	٢١٧٢٨	٢١٥٤		٢٠٤٣٠	٢٢٧٩		٦٤٠
١٨٩٥	٢٩١٢٠	٦٢٥٧	٢١٤٢٠	٢٨٢٨٨	٤٦٢٦	٢٨٢٥٠	٢١٨
١٨٩٧	٤١٧٨٤	٤٥٧٤	٢٦٠٦٥	٢٩١٨٤	٥٩٦١	٧٤٢٥	٩٧٦
١٨٩٨	٤٣١١٠	١٢٧٥٢	٢٢٩٩٠	٢٩٠٩٠	٢٠٦٦	٢٠٩٥٠	٦٣٩
١٨٩٩	٥٧٨١٠	١١١٢٦	١٥٦٢٥	٢١٦١٠	١٠٢٨٠	٢٢٢٥٠	٢٢٣٨
١٩٠٠	٢٥٨٨٠	٨٨٠٥	١٧٦٧٥	٤٠٢٦٦	٨٥٠٧	١٦٤٠٠	٢٢٤٢
١٩٠١	٥٢٢٦٨	١١٥٨٤	٢٦٤٢٥	٢٥٧٦٠	١٢٨٨٦	١٧٧٥٠	٢٨٢٦
١٩٠٢	٤٢٤٤٨	١٦٧٢٠	١٨٥٠٥	٢٢٩٢٠	١٢٩٠٣	٢٠٠٥٠	٤٧٠٤
١٩٠٣	٤٥٩٢٧	١٦١٥٥	٢٣٠٣٥	٢٩٨١٦	١٥٦٦٦	٢٠٢٠٠	١٠٨٦٤
١٩٠٤	٥١١٥٢	١٦٨٩٠	٢٤٤١٥	٢٧٢٢٦	١٨٦٣٩	٢٢٠٢٥	١١٥٠٠
١٩٠٥	٥٢٣٩٣	١٨١٧٢	٢٠٥٠٠	٢٧١٢٠	١٨٥٤٠	٢٠٠٥٠	١٠٠٠٦
١٩٠٦	٥٧٢٦٣	٢٠٧٣٢	٢٣١٦٠	٢٦٥٠٢	٢٥٢٩٢	٢٤٥٠٠	١٠٤٤٨
١٩٠٧	٥٠٢٤٠	٢٥٤٠١	٢٢٧٤٥	٢٨٥٧٩	٢٦٣٦٧	٢١٦٠٠	١٠٢٨٨
١٩٠٨	٤٥٦٩٦	٢٨٥١٢	٢٥٦١٠	٢٨٩١٥	٢٠٢٥٢	٢٣٦٠٠	١١٧٩٦
١٩٠٩	٥٢٤٥٦	٢٢٦٠٩	٢١٦٣٠	٢٨٩٥١	١٤٢٧٢	١٩٩٠٠	١١٢٤٢
١٩١٠	٥٤٩١١	٢٢٧٥٢	٢٩٢٤٠	٢٨٢٣٠	٢١٣١٥	٢٠٢٥٠	١١٧٥٤
١٩١١	٧٢٦٨٨	٢٤٤٣١	٢٨٢٥٥	٢٧٦٦٨	٢٢٣٦٨	٢١١٥٠	١٠٨٥٦
١٩١٢	٥٨٥٤٠	٢٢٨٤٦	٢٧٦٠٠	٢٦٨٨٨	٢٠٨٢٨	١٩٨٧٥	١٢٤٦٠
١٩١٣	٢٢٠٨٠	١٢٤٠٤	٨٩٧٠	١٩٧٩٦	١٦٨٧٨	١٥٥٧٥	٩١٥٨

السنة	الفحم النباتي استعمال منزلي	الفحم المعدني للجواهر	الشموع	النفط	الاصماغ والزيت	النحاس	الرماس والقصدير
١٨٦٤	١٨٥٤		١٧١٢	٢٠		١٥٣٦	٢٥٤
١٨٨٧		٧١٩٨		٨٦٥٨		٦٥٣٤	
١٨٨٩		٥٥٣٥		٦٥٥٠		٥٩٢٨	
١٨٩٠		١٥٨٢٠		٧١٩٥		٨٩٤٧	
١٨٩٢	٢٨٨٤	١٢١٤٦	١٦٢٤	١٤٤٩٨		٢٤٠٤٤	٢٠٦٩
١٨٩٣	٤٠٤٨	٧٦٨٠	١١٠	٩٤١٥		١١٥٢٠	١٠٣٨
١٨٩٤	٢٢٨٢	١١٨٠٥	٢٠٨٤	٢٤٩٤٨		١٥٨٣٦	٦٤٢
١٨٩٥	٢٠٣٠	١٥٤١١	٨٢٩٦	١١٢٧٨	٦٦٤	٢٠٨٩٦	١٥٢٣
١٨٩٧	٢٧٦٠	٢٠٥٣٦	٢٠٧٩	٢٣٧٥٧	١١٨٢	١٧٧٣٦	١١٨٤
١٨٩٨	٢٦٧٢	١٤٠٧٢	١٦٧٧	٩٥٠٢	٢١٢٢	١٩٠٤٠	٨٧٨
١٨٩٩	١٠٣٥٢	١٢٤٦٤	٣٧٥٠	١١٥٨٨	١٣٦٧	١٥٩٢٠	١٢٤٧
١٩٠٠	٦٤٨٧	١٠٦٠٦	٥٢٩٢	١٣٠٤٩	١٥١٠	١٧٣٠٨	٢١٦٥
١٩٠١	٦٣٦١	١٦٨٣٤	٨١١٧	٣١٣٤٦	١٨٠٢	١٦١٨٨	٢٢٣٩
١٩٠٢	٥٥٥٢	١٩٥٥٤	١٠٢٠٦	١١٧٩٥	١٨٠٢	٢١٧٦٤	١٥١٣
١٩٠٣	٥٧٣٦	١٦٦٤٨	٦٢٤٣	١٥٩٩٩	٢٠٣٥	٢٧٢٦٨	١٨٣٣
١٩٠٤	٨٩٢٤	٢٠٩٥٤	٥٢٨٢	١٥٣٦٩	٢١١٢	٢٧١٧٢	١٧٨٢
١٩٠٥	٨٦٧٦	١٩٦١٤	٦١٩٩	١٥٩٢٠	٢٣٢٢	٢٩٤٤٤	١٥٨١
١٩٠٦	٩٧٥٢	٢٦٣٠٦	٧٩٥٢	٣٦٠٧٥	٢٦٤٢	٣٣١٣٦	٤٢٦٦
١٩٠٧	٢٠٧٣٤	٢١٨٢٢	٤٠٧٠	٢٥٠٧٤	٣٥٦٩	٢٩٣٦٤	٣٤١٣
١٩٠٨	١٣٤٨٢	٣٦٧٧٨	٤٦٨٢	٥١٧٧٢	٣٧٨٧	٤٨٩١٢	٢٩١٣
١٩٠٩	٩١٦٨	٣٠٥٧٥	٤٥٠٠	٢٦١١٩	٣٢٩١	٤٨٣٤٢	٢٧٧٩
١٩١٠	١١١١٣	٤٦٨٠٥	٥٩٣٥	٢٧١٠٠	٤٠١١	٥٠٥٢٦	٣٠٤٢
١٩١١	١٠٣٦٥	٤٥٠٣٢	٦٥٣١	١٣٧٦٩	٤٨٨٥	٥١٥٤٠	٣٩٠٥
١٩١٢	١١٩٦٥	٥٢٩٧٤	٥٧٦٠	٥٧٥٣٠	٤٣٨٤	٤٧٧٧٨	٣٨٦١
١٩١٣	١٣٢٠١	٣٩٩٠٤	٢٩٦٠	٩١٤٨٤	٤٠٦٨	٥٤١٦٨	١٨٥٢

السنة	الخزف الصيني	الاولاني الخزف	الازرار وابر	المسد	القرطاسية	وججاج	النبيذ
١٨٦٤	٥٨١	١٩٦٢					١١٥٧
١٨٩٢	١٠٠١٤	٢٨٦٦					
١٨٩٣	٨٩٧	١٥٦٤					
١٨٩٤	٧٠٢٩	٤٠٤					
١٨٩٥	٥٩١٠	٢٠٨٤					٣١٤٣
١٨٩٧	٣٢٦٧	١٢١٢					٥٥٢٨
١٨٩٨	٤٦٣٢	١٣٠٠					٢١٧٢
١٨٩٩	٧١٤٠	١٥٣٨					٧٩٤٣
١٩٠٠	٧٥٩٠	١٢٣٠					٥٦٨٦
١٩٠١	١١٣٤٠	١٢٦٤					٦١٦٥
١٩٠٢	٩٣٣٣	١٦٩٢					٧٨٠٢
١٩٠٣	١١٧٧٨	١٧٥٢	٣٣٤٥				٨٢٢١
١٩٠٤	١٠٨١٢	١٧٣٨	٣٦٣٥				٩٠٤٦
١٩٠٥	٩٢٩١	١٧٥٤	٣٩٧٥				٩٥٦٦
١٩٠٦	١٠١٧٠	٢٧٥٢	٤٩٣٥				١١٢٧١
١٩٠٧	٩٦٥٧	٢٩٥٦	٤٢٣٠				١١٢٧٦
١٩٠٨	٩٤٦٥	٢٩٦٢	٥٣٨٠				١٢٣٨٢
١٩٠٩	٧٥٣٥	٢٧١٠	٤٦٩٥				٨٨٦١
١٩١٠	٧٦٢٨	٣٣٦٦	٤٨٠٥				١٧٩٣٦
١٩١١	١٤٠٠٠	٤٠٥٢	٥٣١٠				١٩٥٢٩
١٩١٢	١٣٦٨٢	٥٠٣٠	٥٠٦٠				٢٢٥٧٣
١٩١٣	١٩٥٤٩	٣٨٥٠	٨٦٦٥				١٩٩٩١

السنة	الحديد والفولاذ ومعدات حديد	المكسافن	الادوية واعشاب طبية	الحبال وخيوط القنب	الرز للاستهلاك في بعض السنين	القبح كذور
١٨٦٤	٤٣٤٦		٩١٩	٤١٠	١٠٠٤	١٠٧١
١٨٨٧	١١٧٤٣				٣٨٨٥٧	٨٣٨٤
١٨٨٩	١٥٢٢٨				١٦٢٨	٥٩
١٨٩٠	١٣٨١٩				٥٩٥٢	٣٥
١٨٩٢	٣٣٩١٤		٩٩٢٠	٤٧٨٥	٢١٩٥	
١٨٩٣	١٤٧٥٢		١٨٥٤	٥٢٦٢	٥٤٢٠	
١٨٩٤	٢٩٣٣٢		٦٦٩٩	٢٧٨٣	٧٤١	
١٨٩٥	٢٤٣٦٥	٤٧٢٨	٤٧٠٤	٣٦٦٧	٧٠١٢	
١٨٩٧	١٨٣٩٦	٣٨٠٠	٥٥٥٩	٢٩٢٩	٣٧٠٤	
١٨٩٨	٢٢٠٥٠	٣٥٩٢	١٦٠٦٠	٣٣٨٧	٢٧٠٥	١٣٠١
١٨٩٩	٢٧٦٧٨	٢٧٦٠	١٦٧٨٢	٣٠١٨	٤٢٩٩	٤٥٤
١٩٠٠	٢٠٣٥٤	٢٣١٤	١٢٤٥٣	٤٠٤٥	٤٦٤٥	١٥٠
١٩٠١	٢٣٤٩٩	٤٥٦٨	١٤٤٣٠	٤١٨٤	١٠٩٤١	٤٥٧٧
١٩٠٢	٢١٦٩٩	٣٢٩٨	١٣٩٠٥	٣٢٥٦	٣٣٠٤٦	٢٨٩٨
١٩٠٣	٢٨٦٩٤	١٢١٠٠	١٤٣٦٧	٣٦٠٨	١٥٣٥٣	١٨٩٩
١٩٠٤	١٩٥٣٩	١١١٠٨	١٢٩٤٥	٤٢٩٨	١٤٦٦٢	١٣٢٣
١٩٠٥	١٥٤٧٢	١١٢٨٤	١٢٦٤٥	٥٠٩٥	١٣٤٤١	٧١٨
١٩٠٦	١٧٤٨٠	١٣٧٦٤	١٣٨٥٤	٥٧٨٠	٩٩٩٢	٧٣٣
١٩٠٧	١٧٤٢٧	١١٩١٦	١٧٢٤١	١٠١١٢	٦٢٠٥	
١٩٠٨	١٥٩٠٧	١٥١٤٠	٢٤٩٧٦	٩٨٣٤	٤٤٢٠	
١٩٠٩	٢٣٧٣٤	٢٤٩٩٠	٢٥٩١٠	٧٩٩٢	٢٠٤٤٦	٣٨٦٩
١٩١٠	٢٩٩٢٣	٤٧٤٣٩	٢٨١٢٦	١٠٢٧٢	٢٥٦٨٠	٨٨٠
١٩١١	٥٤٦٧٧	٥٩٢٢٥	٢٦٤٢٥	١٦٠٨٠	٢٤٦٠٨	٩٢٧
١٩١٢	٢٠٣٢٥	٦٤٨٣٠	٢٦٥٣٠	١٤٣٢٨	١٨٧٩٢	١٢٢٠
١٩١٣	١٢٠٧٨٨٢	٩٦٨٧٣	٢٤٣٥٣	١٥٧٣٢	١٢٦٣٧١	٩٢٠٠

السنة	اخشاب صناديق التمور	الاسلوح الخشبية	الاعادة والواج الاكلاك	الخيوط والفخول	بضائع مفرقة	المجموع الاجمالي
١٨٦٤		١١٤٤				٢٦٦٨٥٩
١٨٦٦						٢٢٥,٤٢٦
١٨٦٨						١٤٠,٠٤٤
١٨٧٠						١١٣,٦٢٥
١٨٨٧	٢٧١٩٨	١٤٨٢٢	٢٠٤٢	٩١٠٠	٥٠٥٢٦	٥١١,٠٢٢
١٨٨٩	٢٠٢٤٩	٨٧٥٢	٤٠٠٠			
١٨٩٠	٤١٠٦٤	٧١٦٠	٥٠٠٠			
١٨٩٢	٢٤٢٠٠	١٢٤١٩	٦٤١٤			٨٢٨,٧٢٧
١٨٩٣	٤٤١٦٤	١٤٦٦٩			١٥٦٧٥٢	٦٨٤,٤٢٧
١٨٩٤	٢٤٢٦٧	١٠٧٩١	٢٥٠	٢٤٤٨٠	١٢٢٠٠٠	١١٥٥,٦٩٧
١٨٩٥	٢٨٤١٠	١٤٩٢٧	١٧٥٠	٤١٥٥٠	١٩٠١٦٥	١٢٩٩,٤٦٥
١٨٩٧	٢٠٧٦٩	١٢٧١٣	١٥٠٠	٢٦٤٢٠	٨٥٢٦٠	٧١٩,٤٣٣
١٨٩٨	١٥٤٧٥	٩٥٧٩	١٤٥٦	٢٧١٤٠	١٦٧٨٩٠	١١٧٧,٧١٤
١٨٩٩	٢٩١٥٢	١٥٥٠١	١٢٧٥	٢٠٥٧٥	١٧٤٢٢٢	١١٣٠,١٦٨
١٩٠٠	٤٦٤٩٥	١٩٣٥٨	١٥٠٠	٢٤٢٣٠	١٧٨٥٠٢	١٢٦٤,٠٥٥
١٩٠١	٤٧٤٤٧	١٤١٣٨	١٦٠٠	٤٠٠٥٠	١١٢٨٦٠	١٢٧٧,٨٧٧
١٩٠٢	٤٥٧٥٠	٤٩٢٠١	١٤٣٥	٢٦٩٤٠	٧٠٩٤٧	١٢٧٦,٠٧٧
١٩٠٣	٥٠٩٤٦	٤٧٧١	٢٢٥٠	٢٨٢٠٠	٢٨٥٢٧	١٢٥٥,٤٢٣
١٩٠٤	٥٤٣١١	٤٦٠٩	٢٣٦١	٢٣٤٤٠	٢٩٢٠٥	١٢٦٠,٧٠٩
١٩٠٥	٢٩٢٦١	٥١٠١	٢٦٠٨	٢٢٥٢٠	٣١٠٠٥	١٢٨٧,٥٨٩
١٩٠٦	٥٥٥١١	٢٥٥٤٢	١٧٨٠	٣١٣١٠	٢٤٥١٠	١٥١١,٥٤٥
١٩٠٧	٦٦٣١٧	٢٧١٦٨	٢١٠٦	٥٢٨٦٠	٥٦٥٢٩	١٨٧٩,٥٦٥
١٩٠٨	١١٦٧٤١	٥٣١٥١	١٥٠٦	٦٥٦٨٠	٧٣٤٠٩	٢٤١١,٥٦٨
١٩٠٩	٩١٧٤٠	٢٥٤٥٤	٢٢٠٤	٦٣٨٦٠	٥٧٨٢٤	٢٣٦٠,١٠٢
١٩١٠	١٧٣٧٣٤	٢٠٢٦٤	١٩٧٨	٧٠٢١٠	٧٢٩٧٥	٢٦٣٤,٥٩٦
١٩١١	١٢٠٥٨٩	٢٠٧٩١	٢٥٤٦	٧٠٥٢٠	٦٠٤٨٥	٢٨٥٥,٦٧٧
١٩١٢	١٤٨١٦٠	٦٨١٥٠	١٩٤٢	٧٢٩٨٠	١١٤١٩٢	٢٦٥٢,٩٨٤
١٩١٣	٤٨٣٥٤	٨٥٢٠٥	١٧٠٦	٧٠٦٠٠	٤٧١٩٦	٢٨٩٩,٢٧٢

ملحق رقم (٣)  
اسعار السلع المصدرة عن طريق البصرة لعدد من السنين خلال فترة البحث

السلع	نوع المهنة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
تمور	كيس صندوق خفاف جلد	٥ ٦ ٦ ٦ ٦	٦ ٦ ٦ ٦ ٦	٥ ٦ ٤ ٤ ٦	٦ ٦ ٤ ٤ ٦	٨ ٤ ٦ ٤ ٦	١٠ ٥ ٥ ٦ ٥
قمح	كيس طن	٤ ١٨ ٢ ١٨	٤ ١٨ ٢ ١٨	٤ ١٨ ٢ ١٨	٨ ٥ ٥ ٥	١٢ ٨ ٩ ٨	
شعير	كيس طن	٢ ٦ ٢	٢ ٦ ٢	٤ ١٠ ٢	٥ ٥	٩ ٩	١٠ ١٠
شلب	طن					٤ ١٥ ٤ ١٥	٦ ٦
الرز	كيس	٥ ٤ ٥ ٤	٥ ٤ ٥ ٤	٥ ٦ ٥ ٦	٦ ٣ ٦ ٣	١٠ ١٠	١٢ ١٢
حبوب ويزور مختلفة	كيس طن	٢ ٢	٢ ٢	٤ ٤	٥ ٥	٨ ٨	
سمسم	كيس	١ ١	١٣ ١٣	١٢ ١٢	١٣ ١٣	١٦ ١٦	١٨ ١٨
عفص	كيس	٥ ١٠ ٥ ١٠	٥ ١٠ ٥ ١٠	٥ ٥	٥ ١٠ ٥ ١٠	٦ ٥ ٦ ٥	٦ ٥ ٦ ٥
صمغ	حزمة	٦ ١٦ ٦ ١٦	٦ ١٦ ٦ ١٦	٤ ٤	٤ ٤	٤ ٤	٤ ٤
عرق سوس	رزقة	١ ١	٢ ٢	١ ١	١ ١	١ ١	١ ١
افيون	علبة	٧٠ ١٠ ٧٠ ١٠	٧٠ ١٠ ٧٠ ١٠	١٠٠ ١٠٠	١٠٠ ١٠٠	١٠٠ ١٠٠	١٠٠ ١٠٠

السلع	نوع الحمولة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
سجاد باله		٣٣ ٨	٢٠	٢٠	٢٢	٢٢	٣٥
فضلات كلاب	كيس				١٠	١٠	١٠
سلمه	علبة	١٦ ٦	١ ١٠		١ ١٠	٢ ١٠	٢ ١٥
شعر باله		١٣ ١٠		٨	٨	٨	٨
صوف باله		٩ ١٣	٨ ١٦	٦	٦ ٥	٧	٧
جلود باله		٣	٤	٥	٥ ٥	٦	٦
مصنوع حريمي	حزمة	١٠ ١	٣ ١	٤ ١	٤ ٠	٤ ١	٤ ٠
جواد للرأس الواحد		٢٥	١٥	١٨	٢٢	٢٥	٢٥

(١) مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية وجريدة الزوراء ويوميات زفهودا

(٢) تم اختيار كل ست سنوات لبيان الاسعار .

ملحق رقم (٤)  
اسعار السلع المستوردة الى البصرة لعدد من السنين خلال فترة البحث

السلع	نوع المبوة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
اقمشة قطنية	رزمة			٢٥	٣٠	٢٥	٢٥
اقمشة خيرية	رزمة			٤٠	٤٠	٥٠	٥٠
اقمشة صوفية	رزمة			٣٠	٣٠	٤٠	٤٠
سكر مخروطي	صندوق او كيس	١ ١٨	٢	١ ١١	١ ١٥	١ ١٥	١ ١٥
سكر ناعم	كيس	١ ١٣ ٣	١ ١٠	١ ٥	١ ٨	١ ١٢	١ ١٢
جوت (كواني)	باله	٤ ١٠	٦	٦	٦	٦ ٨	٦
قهوة	كيس	٣ ١٠	٧	٦	٣ ٥	٤	٤
شاي	صندوق		٣	١ ٥	١ ٥	١ ٥	١
تبغ	كيس	٢ ٦ ٨	٣ ١٠		٥	٥	٥
توابل	كيس	٣ ١٠ ٥	٢	٢	٢	٢ ٥	٢ ٥
علب كبريت	صندوق		٤	٣ ٥	٣	٣	٣
نبلة = كبير		٢٣ ٧	٢٥	٢٥	٢٥	٢٥	٥



السلح	نوع المبهة	١٨٨٧	١٨٩٣	١٨٩٩	١٩٠٥	١٩١١	١٩١٣
صابون	كيس		٥	٢	٢	٢	٢
فحم نباتي	حزمة		٥	٣ ٦	٤ ٣	٥	٥
فحم معدني	طن	١ ٩	١ ١٠	٢	١ ١٥	١ ١٦	١ ١٨
شموع	صندوق		١	١	١٠	١٠	١٠
نفط	علبة	٦ ٥	٥	٥ ٦	٥ ٦	٥ ٦	٥ ٦
اصباغ وزيت	رزمة			١٠	١٠	١٠	١٠
نحاس	حزمة	٢ ١٣ ٢	٤	٤	٤	٦	٦
رصاص وقصدير	صندوق		١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
خزفيات وزجاجيات	صندوق		٣	٣	٣	٢ ١٥	٣ ١٠
اواني خزفية	رزمة		٢	٢	٢	٢	٢
خردوات ازرار وابر	صندوق			٥	٥	٥	٥
عسدد مختلفة	رزمة			٣	٣	٣	٢ ١٠
قرطاسية	صندوق			١٥	٨	٦	٦

السلح	نوع الصورة	١٨٨٧ بنص شلن باون	١٨٩٣ بنص شلن باون	١٨٩٩ بنص شلن باون	١٩٠٥ بنص شلن باون	١٩١١ بنص شلن باون	١٩١٣ بنص شلن باون
زجاج نوافذ	صندوق			١	١	١٥	١
نبيذ وكحول	صندوق			١	١	١ ٢	١ ٥
حديد وفولان	قطعة		١	١٠	١٠	٨ ٤	٧ ٤
مكائن	رزمة			٢	٤	٥ ٤ ٤	٧
ادوية واعشاب	رزمة		٣	٣	٣	٣ ١٠	٣ ١٠
حبال وخيوط	حزمة		١	١	١	٢	٢
الرز	كيس	١٠ ٩	١٠	١٣	١٦	١	١
القمح	كيس	١٠ ٩		١٠	١٠	١٠	١٥
اخشاب الصناديق	حزمة	٧ ٦	٨	٥	٥	٩	٧
السراج خشبية	عدد	٤ ٧	١ ٨	٤	٣	٣	٣
اعمدة اخشاب الاكلاك	عدد	٣	١ ٨	١	١	٧	٧
خيوط وغزول	رزمة			٨	١٠	١٠	١٠

ملحق رقم (٥)  
القيمة الاجمالية للتمور ونوع المهورات واعداد هسيا

السنة	التمور يق عدد	الجلود عدد	الخصاف عدد	الاكياس عدد	القيمة بالهوانات
١٨٦٤					٨١٠٩٥
١٨٦٦					٨١٧٦٢
١٨٦٨					١٠٦٤٤٧
١٨٧٠					١٨٧١٦٥
١٨٧٩	١٠١٠٣٥	٦١١١٤	٢١٩٣٣		٦٣٢٤٧
١٨٨٠	٣٨٠٣٧	٤٨٠٨٨	٦٥٥١٤		٤٦١٧٨
١٨٨١	٣٩٥٢٥	٦٨٦٩٩	٢٨٤١٥		٤٠٧١٤
١٨٨٢	٨٤٢٦٣	٨٩٥٢٣	٨٣٣٧٤		٧٧١٢٥
١٨٨٣	٢٦٥٠٥٢	٦٩٤٩٩	٥٤٠٢٠		١١١٢٩٥
١٨٨٧	٥٨٨٤٨٤	٥٩٠٢٥	٥٥٧٢١٠		٣٢٨١٤٣
١٨٨٩	٥٠٤٤٨٥	٣٧٥٨٤	٤١٢٩٠٠		٢٥٠٣٩٦
١٨٩٠		١١٣٣٩٨٧			٤٤٧٠٢٤
١٨٩٢	٥٦٦٤٣٦	٥٦٥٥٣٠			٣١١٣١٢
١٨٩٣	٥٤٤٣٩١	٦٤٤٦٣٨			٢٩٧٢٥٧
١٨٩٤	٧٤٠٦٨٩	٦٣٧١٩٣		١٠٥١٨	١١٠٧٨٦٩
١٨٩٥	٢٥٥٣١	٤٥٠١٤	٥٧٠٢٣٣	٥٥٩٢٠٢	١١٩٩٩٨٠
١٨٩٧	٩٥٠٦٥٩	٣٢٠٣	٣٠١٣٥٠	١٢٥٩٥	٣٠٨٢٣٣
١٨٩٨	٥٠١٣٥٠	٣٨٠٣	٢٨٠٣٩٠	٢٥٤٤١	٢٧١٥٣٧
١٨٩٩	٧٣٧٨٢٣	٥٨٧٩	٦٩٣٦٧٧	٢٨٨٨٤	٢٩٥٢٣٣
١٩٠٠	١٦١٦٥٦١	٩٢٥١	٦١١١٣٩	١٤٦٠٤	٢٨٠٩٧٣
١٩٠١	٨٨٣١٤٧	٩٨٨٥	٨٠٩٠٨	١٣٧٤١	٣٢٧٤٥١
١٩٠٢	٦٥٢٥٦	٥٠٦٦	٣٠٦٣٣	٧٨١٤	٢٨٩٢١٥
١٩٠٣	١٢٩٨٢١٠	١٤٢٤٥	٤٥٣٩٨٣	١٢١٧١	٣٥٩٢٢٨
١٩٠٤	٨٨٩١٥٧	١٥٩٣٠	٥٥١٥٥٧	٢١٧١٦	٣١٢٧١٧
١٩٠٥	١٠٦٥٩	٢٩٢٢١	٦٣٦٧٣٠	٢٣٠١٣	٣٤٥١٨٤
١٩٠٦	١٤٥٠٥٥٧	٤٢٠٠٨	٦٧٢٣٦٦	٢٥٥٠٨	٤٣٦٥١٢
١٩٠٧	١٣٦٣٣٨١	٣١٨٨٢	٦٤١١٩٦	٣٢٧٤٤	٤٣٨٤١٠
١٩٠٨	٢١٢٨٠٨٣	٤٣٣١٣	٣٦٦٧٦٤	٢٩٢٩٨	٣٨٥٦١٧
١٩٠٩	٢٢٩٥٨٣٥	٤٢٩٢٣	٣٨٣١٩١	٤٢٨٦٢	٤١٤٦٩٦
١٩١٠	٥٩٣٣٩٥	٤٥١٠٦	٣٦٦٧٢٢	٣٣٣٩٤	٤٤٣٢٣٣
١٩١١	١٤١٤٤٧٨	٥٢٠٥٨	٣٧٨٧١٢	٣٧٢٢٥	٤٥٧٧٩٥
١٩١٢	١٥٧٤٤٥٠	٣٧٢٦٨	٢٦٥٤٦٠	٣٣٠٤١	٤٧١١١٩
١٩١٣	١٧٨٧٧١	٣٧١٥٥	٢٧٤١١٨	٣٨١٤٠	٥٨٢٠٧٤

ملحق رقم (٦) (\*)  
اسمار الثور في البصرة للكاره الواحد ١٨٦٤ - ١٩١٣

السنوات	الحالوي بنس شلن باون	الخضراوي بنس شلن باون	الساير بنس شلن باون	الزهمدي بنس شلن باون
١٨٦٤	٩ - ١٣	٥ - ١٧	٦ ١ ١٢	٨ ٦ ١٥
١٨٦٦	٣ ٣ ٢٦	٨ ١ ٢٨	- ٦ ١٨	٩ ٨ ٢٤
١٨٦٨	- - ١٦	- ١٠ ١٦	- ١٠ ١٣	- - ١٦
١٨٧٠	- ١٥ ١٢	- - ١٣	- - ١٤	
١٨٨٧	- ١١ ١٤	- ١٠ ١٠		
١٨٨٩	- ١٠ ١٧			
١٨٩٠	- ٥ ١٩			
١٨٩٢	- ١٢ ١٨		٦ ١٦	
١٨٩٧	- ١٦ ١٩	٦ ١٦	١٠ ١٠	
١٩٠٤	- ١٠ ١٧	٦ ١٦ ١٢	٦ ١٢ ١١	
١٩٠٥	٢ ٣ ١٥	٣ ٨ ١٣	٣ ٦ ٩	
١٩٠٦	٨ ٦ ٢٣	٦ ١٣ ١٨	- - ١٤	
١٩٠٧	- ٣ ٢٩	- - ٢١	٦ ١١ ١٤	
١٩٠٨	- - ٢١	٦ ٦ ١٦	- ٨ ١٣	
١٩٠٩	- - ٢١	- ٣ ١٥	- ٨ ١٣	
١٩١٠	- ٥ ١٩	- ١١ ١٤	- ٨ ١٣	
١٩١١	- ١٥ ٢٢	٤ ١٨ ١٦	٨ ١ ١١	
١٩١٢	٤ ١٣ ١٨	٨ ١١ ١٤	٨ ١٦ ١٢	
١٩١٣	١٥ ٢٢	- ١٨ ١٦	٨ ١٦ ١٢	

ملاحظات :

- ١ - مصادر هذا الجدول التقارير البريطانية التجارية ويوميات زفهودا والرحالة .
- ٢ - الكاره تساوي ٦٠٠ ليرة وتساوي حوالي طنين ونصف الطن .

## ملحق رقم (٧)

### السلع الصادرة من البصرة واسماء الاقطار المرسله اليها

اسم الغلة	الدول المصدرة اليها
اشعير :	انكلترا - الهند - الدولة العثمانية - المانيا - مواني الخليج العربي
القمح :	انكلترا - الهند - الدولة العثمانية - المانيا
التمور :	اكياس / الهند - الدولة العثمانية
صناديق /	انكلترا - الولايات المتحدة - النمسا والمجر - مواني الشرق الادنى - روسيا - الهند - استراليا •
خفاف /	الهند - الدولة العثمانية - انكلترا - مواني الشرق الادنى - الخليج العربي •
جلود /	انكلترا - الهند - مواني الشرق الادنى •
السرز :	انكلترا - المانيا - الدولة العثمانية •
حبوب وبذور مختلفة :	انكلترا - الهند - مواني الخليج العربي ومواني الشرق الادنى •
السمن :	فرنسا - انكلترا •
الثلب :	انكلترا - المانيا - مواني الخليج العربي •
عرق السوس :	الولايات المتحدة الاميكية - فرنسا - انكلترا •
العفص :	انكلترا •
الصمغ :	انكلترا - فرنسا - المانيا •
الافيون :	الهند - انكلترا •
القصب :	مواني الخليج العربي •

- السجاد : انكلترا - فرنسا - المانيا - الدولة العثمانية
- الجلود المديبوغة : انكلترا - المانيا - الدولة العثمانية
- المصنوعات الحريرية : الهند - انكلترا - فرنسا - المانيا
- الصوف : انكلترا - فرنسا - المانيا
- الشعر : انكلترا - المانيا - الدولة العثمانية - فرنسا
- السمينة : الهند - الدولة العثمانية - مواني الشرق الادنى
- الخيول : الهند
- فضلات الكلاب : المانيا - الولايات المتحدة الامريكية - فرنسا

---

ملاحظة : مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية في البصرة •

## ملحق رقم ( ٨ )

### السلع الواردة الى ميناء البصرة واسماء الاقطار المجهزة

السلع	الدول المصدرة
الاقمشة القطنية :	انكلترا - المانيا - النمسا والمجر - الهند *
الاقمشة الحريرية :	فرنسا - الهند - المانيا - اليابان - النمسا والمجر *
الاقمشة الصوفية :	المانيا - النمسا والمجر - انكلترا *
السكر المخروطي :	فرنسا - المانيا - بلجيكا *
السكر الناعم :	فرنسا - المانيا *
اكياس الجوت :	الهند *
القهوة :	امريكا - المانيا - شبه جزيرة العرب (مخا) *
الشاي :	الهند *
التبغ :	ايران *
التوابل :	الهند *
علب الكبريت :	السويد - المانيا *
النيله :	الهند *
الصابون :	اسطنبول - المانيا - الهند *
الفحم النباتي :	الهند *
الفحم المعدني :	انكلترا ( ويلز ) *
الشموع :	بلجيكا - المانيا - الهند - فرنسا *
النفط :	روسيا - الولايات المتحدة - ايران *
الاصباغ والزيوت :	انكلترا - المانيا *

النحاس : انكلترا - الهند \*  
الرصااص والقصدير : انكلترا - بلجيكا \*  
الخزف الصيني والزجاجيات : النمسا والمجر - المانيا - بلجيكا - فرنسا -  
انكلترا \*

الاولاني اخزفية : انكلترا - النمسا والمجر - المانيا - روسيا \*  
الخردوات « الابر والازرار » : فرنسا - النمسا والمجر - انكلترا \*  
المعدات المختلفة : الهند - انكلترا - المانيا \*  
القرطاسية : المانيا \*

زجاج النوافذ : بلجيكا - المانيا \*  
انسيذ والكحول : انكلترا - المانيا - فرنسا \*  
الحديد والفولاذ والمعدات الحديدية : بلجيكا - انكلترا \*  
المكائن : انكلترا - المانيا - بلجيكا \*  
الادوية والاعشاب الطيبة : الهند - انكلترا \*  
الجبال وخيوط القنب : الهند - المانيا \*

الرز : الهند \*

القمح : الهند \*

اختشاب صناديق التمور : النمسا والمجر - النرويج - روسيا \*  
الاولواح الخشبية : الهند - النمسا والمجر - روسيا \*  
الاعمدة والواح الاكلاك : الهند - اسطنبول - روسيا \*  
الخيوط والغزول - انكلترا - المانيا - الهند \*

الاسمنت : بلجيكا \*

حجر الرحي والشحذ : من مواني الخليج العربي \*

ملاحظة :

مصادر هذه الاحصائية التقارير التجارية البريطانية وجريدة  
الزوراء ويوميات زفوبودا \*



ملحق رقم (٩)

عدد ومجموع حمولة البواخر والسفن الوافدة والمضادة لحيناء البصرة سنويا ١٨٦٤ - ١٩١٣

السنة	الباخرة		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن		
١٨٦٤	٩	٦٤٥٠	٧٣٦	٦٩٥٢٤	٧٥٩٧٤	بريطانية - عثمانية - ايرانية فرنسية
١٨٦٥	١٢	٩٩٤٠	١٣٤١	١٠٨٦٦٢	١٢٨٦٠٢	بريطانية - عثمانية - فرنسية ايرانية
١٨٦٦	٣٠	١٩٧٨٥	١٣٨٨	١١٦٤٧٩	١٣٦٢٦٤	بريطانية - عثمانية - فرنسية هولندية - ايرانية
١٨٦٨	٢٧	١٦٢٨٨	٨٣٢	٧٥٢٤٢	٩١٥٣٠	بريطانية - عثمانية - ايرانية هولندية
١٨٦٩	٣٩	٢٤٩٧٦	١١٠٥	٣٠٥٧٨	٥٥٥٥٤	بريطانية - عثمانية - ايرانية المانية
١٨٧٠	٤٤	٢٢٤٣٧	٩٠٨	٣٤٣٩٤	٥٦٨٣١	بريطانية - عثمانية - ايرانية المانية
١٨٧١		٥٥٦٢		١٥٤٨	٧١١٠	
١٨٧٢		٦٦٣٠		٣٤٦	٦٩٧٦	
١٨٧٣		٩٤٠١		١٧٤٨	١١١٤٩	
١٨٧٤		٢١٢٥٤		٣٦٠٤	٢٤٨٥٨	
١٨٧٥		٢٨٠٨٥		١٤٧٦	٢٩٥٦١	
١٨٧٦		٥٤٥٥٢		١٧٩٨	٥٦٣٥٠	
١٨٧٧		٤٦٢٤٧		١٠٣٢	٤٧٢٧٩	
١٨٧٨		٥٦٣٩٩		٢٧٤٣	٥٩١٤٢	
١٨٧٩		٤٢١٣٣		١١٣١	٤٣٢٦٤	
١٨٨٠		٤٦٨٧٠		١٢٥٨	٤٨١٢٨	

السنة	البواخر		السفن الشراعية		جنسية البواخر والسفن	
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن
١٨٨١		٣٥١٦٩	١٧٨١	٣٦٩٥٠		
١٨٨٢		٧٣٩٠٦	٨٥٤	٧٤٧٦٠		
١٨٨٣		٧٧٤٧٦	١٣٣١	٧٨٨٠٧		
١٨٨٤	١١٧	١٦٠١٨٢	٣٢٠	٣٣٧٤٧	١٩٣٩٢٩	
١٨٨٧	٨٨	٨١١٤٨	٣٧٧	٣٨٧٥٧	١٢٦٥٠٥	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية
١٨٩٠	١٣٩	١١٦٥٣٥	٧٨٠	٤٢١٦٦	١٥٩٦١٧	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية - المانية
١٨٩٣	١١٤	١٢١٩٧٥	٦٦٠	٣٦٨٣٠	١٥٨٨٠٥	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - نرويجية - المانية - فرنسية
١٨٩٤	١١٩	١٤٠٢٢٩	٥٩٩	٣٠٦٦٤	١٧٠٨٩٣	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - نرويجية - فرنسية
١٨٩٥	١٤٥	١٨٠٣٥٣	٦٣٥	٣٠٢٢٠	٢٣٠٥٧٣	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية - المانية - نرويجية - زنجارية
١٨٩٨	٨٣	١٠٥٦٥٣	٥٠٢	٢٠٥٨٣	١٢٦٢٣٦	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية - نرويجية
١٨٩٩	١٢٢	١٣٦١٤٩	٥٣٨	٢٩٤٢٥	١٦٥٥٧٤	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية - المانية - نصاوية ونرويجية - زنجارية
١٩٠١	١٣١	١٤٣٣٥١	٦٥٣	٣٦٠٢٠	١٧٩٣٧١	بريطانية - عربية - عثمانية - ايرانية - فرنسية - روسية - نصاوية - زنجارية

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن	
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن	العدد	جنسية البواخر والسفن
١٩٠٢	١٤١	١٦٩٦٨١	٥٨٢	٣١٨٣٢	٢٠١٥١٣	بريطانية - عربية - عثمانية ايرانية - فرنسية - روسية نمساوية - زنجارية
١٩٠٣	١٤٣	١٧٠٣٠٩	٥٨٨	٢٥٢٠١	١٩٥٥١٠	بريطانية - عربية - عثمانية ايرانية - فرنسية - روسية نمساوية - زنجارية
١٩٠٤	١٤٣	١٣١٩١٦	٦٩٢	٣٨٢٧٦	١٧٠١٩٢	بريطانية - عربية - عثمانية ايرانية - فرنسية - روسية نمساوية - نرويجية - زنجارية - ايطالية
١٩٠٥	١٦٩	١٨٩٤٤٠	٦١٨	٣٧٧٣١	٢٢٧١٧١	بريطانية - عربية - عثمانية ايرانية - فرنسية - روسية يونانية - ايطالية - زنجارية
١٩٠٦	١٨٠	٢٢٩١٢٧	٤٨٨	٢٨٠٩٥	٢٥٧٢٢٢	بريطانية - عربية - عثمانية ايرانية - فرنسية - روسية المانية - نرويجية - ايطالية زنجارية
١٩٠٧	٢٠٠	٢٣٧١٨٨	٤٣١	٢٥٣٥٢	٢٦٢٥٤٠	بريطانية - عربية - عثمانية فرنسية - ايرانية - روسية المانية - زنجارية - نمساوية
١٩٠٨	٢٠٠	٢٢٨١٣٦	٤٧٤	٢٧٨٣٤	٢٥٥٩٧٠	بريطانية - المانية - فرنسية روسية - هولندية - ايرانية عربية - عثمانية - زنجارية نرويجية

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	المدد	الحمولة طن	المدد	الحمولة طن		
١٩٠٩	١٧٦	٢٠٦٨٤٣	٣٧٠	١٩٠٦٩	٢٢٥٩١٤	بريطانية - المانية - فرنسية عربية - ايرانية - نرويجية زنجارية
١٩١٠	٢١٣	٢٠٨٢١٣	٣٤٨	١٥٥٢٦	٢٢٣٧٣٩	بريطانية - المانية - فرنسية عربية - ايرانية - روسية زنجارية
١٩١١	٢١٤	٣١٤٢٢٨	٣٥٥	١٨٥٧٩	٣٣٢٨٠٧	بريطانية - المانية - روسية عثمانية - فرنسية - ايرانية زنجارية
١٩١٢	٢٤٠	٣٠٤١٨٦	٣٣٨	٢٠٢٧١	٣٢٤٤٥٧	بريطانية - المانية - روسية عثمانية - ايرانية - فرنسية زنجارية
١٩١٣	١٩٥	٣٢٧٩١٣	٢٥٠	١٩٢٠٦	٣٤٦٩٣٩	بريطانية - المانية - روسية نمساوية - سيامية - فرنسية عثمانية - ايرانية - زنجارية

ملاحظات : ١ - مصادر هذه القائمة التقارير التجارية البريطانية في البصرة خلال ١٨٦٤ - ١٩١٣ .  
 ٢ - لم ترد اعداد البواخر والسفن في التقرير الذي اشار الى حركة البواخر خلال ١٨٧١ - ١٨٨٣ .  
 ٣ - غالبية البواخر كانت بريطانية (٤) لتوضح جنسية السفن ذكر بان من بين البواخر البالغة عدد ١١٤ (١١٤) لعام ١٨٩٣ كان ١٠٨ بريطانية ٢ عثمانية ٢ نرويجية ١ المانية ١ فرنسية ٥ ومن بين السفن الشراعية البالغة عدد ٦٦٠ ( ٦٦٠ ) نفس العام كان ٩٧ بريطانية ٣٠٢ عربية عثمانية ٢٥٦ ايرانية ٤ فرنسية ١ زنجارية وتصح هذه النسبة على السنين الاخرى تقريبا . (٥) من بين البواخر البالغ عدد ١٤٣ ( ١٤٣ ) في عام ١٩٠٣ كانت ١٣٧ بريطانية ٥ روسية ١ نمساوية مجرية . (٦) من بين السفن الشراعية البالغة عدد ٥٨٨ كانت ٤٨ بريطانية ٢٧١ عربية عثمانية ٢٣٦ ايرانية ٩ فرنسية ٢٤ زنجارية . (٧) من بين البواخر البالغ عدد ١٩٥ لعام ١٩١٣ كانت ١٦٣ بريطانية ٢٠ المانية ١ نمساوية ١ سيامية ٢ عثمانية ٧ روسية ١ ايرانية . (٨) ومن بين السفن الشراعية البالغة عدد ٢٥٠ نفس العام ١٣٧ بريطانية ٢٠ عثمانية ٥٧ ايرانية ٢٨ زنجارية ٨ فرنسية .

ملحق رقم (١٠)

معدلات اجور الشحن بين البصرة وكل من لندن وبومباي وفنداد ١٨٩٤ - ١٩١٣

من البصرة السنة	الى لندن بنس شلن باون	الى بومباي بنس شلن باون	الى فنداد بنس شلن باون
١٨٩٤	٦ ٣ ١	١٠ ١٠	
١٨٩٦	٤ ٤ ١	١١	
١٨٩٨		٦	
١٩٠٠		٩ ٩	
١٩٠١	٦ ٧ ١	٩ ٢	
١٩٠٢	٦ ١٤	٩ ٧	١ ١٦
١٩٠٣	٦ ١٧	٤ ١٨	
١٩٠٤	٤ ١٦		
١٩٠٥			٦ ١٢ ١
١٩٠٦		٢ ٩	٦ ١٢ ١
١٩٠٧	٦ ١٧	٨ ١٣	
١٩٠٨		٢ ١٠	
١٩٠٩	٦ ١٧	٣ ١٢	٤ ١
١٩١٠	٦ ١٧	١٣	٦ ٤ ١
١٩١١		١٤	
١٩١٢	٥ ١	١٤	
١٩١٣	٢ ١	٨ ١٦	

ملاحظات :

- ١ - مصادر الاحصائية التقارير التجارية البريطانية لولاية البصرة لسنوات مختلفة .
- ٢ - الاجور الى بومباي وردت بالروبية وتم تحويلها على اساس كل ١٥ روبية تساوي باونا واحدا .
- ٣ - لقد اختلفت الاجور خلال العام كثيرا حسب موسم التجارة والارقام اعلاه هي معدلاتها .

ملحق رقم (١١)  
الاسعار المائدة في البصرة في عام ١٨٦٥ - ١٨٦٦

اسم المادة	الكمية او العدد	السعر بنس شلن باون	الملاحظات
لحم البقر	٢٧٥ كغم	٦٥ ١	اي ان الكيلو غرام الواحد ٥ بنس حوالي ٢٢ فلساً
الخبز	٢٧٥ كغم	٦٥	اي ان الكيلو غرام حوالي ١٠ فلس
الشموع وزيت الخنبر	١٥٨٨ كغم	٦ ١	
البهيل	١٢٧٠ كغم	٧ ١٠ ٨	
الفحم النباتي للمنزل	٦٩ كغم	٧ ٩	
قهوة مخا	١٢٧٠ كغم	٥ ١٩	
قهوة ملبار	١٢٧٠ كغم	٨ ١٧	
القطن	٢٧٥ كغم	٧	
البط او الوز	الواحدة	١٠	
البيش	عدد ١٠٠	٢	
حطب الوقود	١٣٨٥٧٥ كغم	٥ ١	
الدقيق	٢٧٥ كغم	٨	
السمنه	٦٩ كغم	٥	
الاقمشة القطنية الزرقاء	٢٢ انج ٢٨ x ياردة	٥ ٢	
قممير الشيت الملون	٢٣ انج ٢٨ x ياردة	٥ ١٣	
قممير الشيت للنساء	٢٣ انج ٢٨ x ياردة	٩ ١٨	
اقمشة طويلة سمراء	٢٩ انج ٢٦ x ياردة	٣ ٥ ١	
اقمشة اورليان	٢٩ انج ٢٨ x ياردة	٣ ٢ ٣	
اقمشة الثياب السمراء	٢٩ انج ٢٨ x ياردة	٤ ٢	

اسم المادة	الكمية او الصدد	العدد	الملاحظات
اقمشة الثياب البيضاء	٣٦ ارج ٤٠ x ياردة	٩ ٨ ٢	
اقمشة تانجيب البيضاء	٤٠ ارج ٢٠ x ياردة	٦ ١١	
الحصر	عدد ١٠٠	٤ ١٧ ١	
قطن حديد انكليزي	٦٩ كغم	١٠ ١٤	
الرصاح	١٢٧٠ كغم	٥ ١٣	
الفولان	٦٩ كغم	٦ ١٤ ١	
الحديد السويدي	٦٩ كغم	١ ٢ ١	
صفائح القصدير	الصندوق	٤ ١٨ ١	
لحم الضأن	٢٧٥	٢ ١	
الطفل	١٢٧٠	٦ ١١	
الزبيب	١٢٧٠	٩ ٤	
خيال الياف جوز الهند	٦٩ كغم	٦ ١٣ ١	
الملح	٢٧٥	٦	
زيت السمسم	٦٩ كغم	٣ ١٤	
رأس الخنم	عدد واحد	٩	
صابون دمشق	١٢٧٠ كغم	٥ ١٢	
سكر البنغال	١٢٧٠ كغم	١٢	
سكر ميسور	١٢٧٠ كغم	١١	
السكر الناعم	١٢٧٠ كغم	١٠ ١٥	
السكر البلوي	١٢٧٠ كغم	٤ ١٥	
السكر النقي	١٢٧٠ كغم	٣ ١٧	
سكر القوالب	١٢٧٠ كغم	٢ ١	
الشحم الحيواني	٦٩ كغم	٤	
التبن التركي	١٢٧ كغم	٣ ٦	
التبن الايراني	٦٩ كغم	٤ ٢	
الخضروات من كل الانواع	٦٩ كغم	٥ ٤	
الخل	٢٧٥ كغم	٩	
الصوف	الجزء الواحدة	٦ ١	
الصوق	بطل عدد ٢٥	٩ ٨ ١	

ملاحظة :

مصدر هذه الاحصائية التقرير التجاري للقنصل البريطاني في البصرة

لحاج ١٨٦٤ - ١٨٦٦

ملحق رقم (١٢)  
اسعار بعض المواد الاستهلاكية لعامي ١٨٩٨ و ١٩١٣

اسم المادة	الكمية أو العدد بالقروش	المصدر شطن بنس	المصدر شطن بنس	المصدر بالفلوس	الكمية أو العدد بالقروش	المصدر شطن بنس	المصدر شطن بنس	المصدر بالفلوس
الخبز	حققة	٢٥	٢٣	حققة	٦	١	١	٥٤
لحم الضأن	حققة	٥	١١	حققة	٢٤	٤	٤	٢١٦
لحم البقر	حققة	٣	٦٥	حققة	١٨	٣	٣	١٦٢
الدهن	حققة	١٦	٣	حققة	٤٠	٧	٣	٣٦٢
لسان البقر	عدد ١	١	٢	عدد ١	٥	١١		٤٥
المحلاق	عدد ١	٥	١	عدد ١	٣	٦٥		٢٧
سمك البز	حققة	٤	٩	حققة	١٨	٣	٣	١٦٢
مختلف السمك	=	٢	٤	حققة	١٠	١	٩	٩٦
رأس باجه	١	١٥	٣	عدد ١	٦	١		٥٠
بيض	عدد ١٢	١	٢	عدد ١٢	٣	٦٥		٢٧
الشمير	حققة	١	٢	حققة	٣	٦٥		٢٧
الرز	حققة	٣	٦٥	حققة	٦٥	١	٢	٥٨
الفاكهة	حققة	١	٢	حققة	٣	٦٥		٢٧
الخضروات	حققة	١	٢	حققة	٣	٦٥		٢٧

مصدر الاحصائية : مجلة لغة العرب ٥ الجزء ٩ سنة الثانية ١٩١٣ من من ٤٢٠ - ٤٢١ .  
وردت اصلا بالقروش وقد تم التحويل على اساس كل ١١٠ قروش تساوي باون واحد .  
كما ورد ان الحققة تساوي اربعة كيلو غرامات ٥٠ بخلاف حققة اسطنبول المصروفة التي تساوي  
كيلو غرام وربع .



## ملحق رقم (١٣)

### النقود

لمحة عن النقود التي كانت قيد التداول في البصرة خلال فترة البحث

بقدر ما يعتبر تناول موضوع العملة في البصرة وفي رأس الخليج ضروريا لهذه الدراسة بقدر ما يعتبر ايضا من الامور المعقدة التي يصعب فهم تفاصيلها الكاملة والدقيقة بسهولة ويسر لأن النقود المتداولة كانت متنوعة جدا ولها حسابات محلية في غابة التعقيد بحيث ان القيمة الحقيقية لبعضها كانت في كثير من الاحيان تختلف عن القيمة المتعارف عليها وعن أسعارها الرسمية ، وكل هذه القيم كانت في تغير مستمر تبعاً لتوفر او ندرة المسكوكات النحاسية والفضية في السوق ، لذا لا يمكن للباحث الاكتفاء بمعرفة العلاقة النسبية بين النقود في فترة ما من بحثه ليعمم تلك القيمة على كل الدراسة وانما عليه تتبع قيمة وحدة النقد التي يتعامل معها بالقياس الى باقي النقود ومن سنة الى اخرى ليكون على بينة من تغير أو ثبوت سعرها في السوق من آن لآخر . وقد حاولنا جهد الامكان توضيح بعض الحقائق الهامة عن بعض النقود التي كانت قيد التداول في البصرة وبيان العلاقة النسبية بينها خلال فترة الدراسة ، حيث وضحنا العلاقة بين الليرة العثمانية التي هي الاساس الرسمي لتجارة البصرة وبين الباون الاسترليني أو القران الايراني أو الروبية الهندية التي كانت هي النقود الشائعة في منطقة الخليج العربي (١) .

ومما يجدر ذكره ان الحسابات النهائية لدائرة كمرك البصرة كانت تجري وفق القروش العثمانية وفي دائرة كمرك المحمرة بالقران الايراني

---

(١) يمكن ملاحظة ذلك في الجداول التي تلي هذا التمهيد .

ويتم تحويلها الى الباونات البريطانية في التقارير التجارية وفق سعر السوق  
لليرة والقران ، اما الحسابات النهائية لمواني بوشهر ولكنة وبندر عباس  
والبحرين ومسقط و « الامارات العربية » فانها كانت تتم بالروية وتنظم  
التقارير بموجبها (٢) .

ولا بد لنا من القول باننا عندما نذكر هذه النقود الاساسية لا نعني بان  
النقود الاخرى كانت غير معروفة أو غير مقبولة في تجارة البصرة والخليج .  
بل ان نقودا اوربية كثيرة اخرى كانت في التداول ايضا ولكن على نطاق  
اضيق ، نخص بالذكر منها الكراون الالمانى والفرنك الفرنسى والدولار  
التمساوي والدولار الاسباني والدولار الامريكى والتالر البروسي  
والروبل الروسى والدوكات الهولندي . . . . . ونقود اخرى (٣) .

هذا ومن جهة اخرى لا بد لنا ان نوضح بان المعاملات التجارية المحلية  
في البصرة لم تكن تجري دائما بالقرش أو بالقران وانما كانت للاسواق  
اعرافها الخاصة في عالم النقود والتجارة . فصفقات التمور مثلا كانت تجري  
بموجب عملة تسمى ( الشامى ) كانت قد انقرضت منذ اواخر القرن الثامن  
عشر (٤) الا انها ظلت كأساس لبيع التمور وكانت قيمتها الرسمية تقل  
عن قيمتها في السوق ولكن المشتري في النهاية كان يدفع حسابه بالعملات  
المتوفرة لديه سواء اكانت ليرات أو قروش عثمانية أم قرانات ايرانية أو أية  
نقود اخرى بعد ان تتم عملية تحويل « الشاميات » التي تمت الصفقة  
بموجبها الى تلك العملات المتوفرة لدى المشتري وفق جداول خاصة

---

(٢) انظر تقارير البصرة والمحيرة وبوشهر التجارية .

(٣) انظر قيمة هذه النقود بالنسبة للقروش العثمانية والباون الاسترليني  
والفلوس العراقية في الجداول الملحقه .

(٤) الزوزاء ، العدد ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨ هـ / ١٨٧١ ، عباس الغزاوي ،  
النقود لما بعد العهد للعباسية ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص ١٤٩ .

يملكها الباعة والدالون والصرافون والامر ليس سهلا وربما اعتقد البعض بأن ليس له ما يبرره ايضا ولكن التبرير التجاري لهذه العملية المعقدة هو ان يبقى المنتجون على علم ومعرفة بأسعار تمورهم الحقيقية بعيدا عن تذبذب العلاقة بين العملات المختلفة<sup>(٥)</sup> .

ورغم ان معاملات التمور ظلت حتى نهاية البحث تجري «بالشامي» الا ان الصفقات التجارية الاخرى تحولت تدريجيا من القرش العثماني الى القران الايراني لدرجة اصبح وكأنه العملة الرسمية في البصرة<sup>(٦)</sup> . وكانت تسوية الحسابات في هذا الحقل التجاري تتم ايضا على اساس «قران خيالي» يسمى «قران الدفتر» كان كل ٣٤٤ منه يساوي ليرة عثمانية فيما مضى ورغم ان الليرة صارت تساوي ٥٤ قرانا في السوق الا ان اقران الوهمي ظل كمحور تجري حوله كافة الصفقات التجارية ثم بدأ عملية المعادلة والتسوية للحسابات النهائية تبعا للنقود المتوفرة ووفقا لجداول معقدة جدا يحتفظ بها كل دلال او صراف كما هو الحال في تجارة التمور ليتم الدفع او القبض على اساسها بعملات متنوعة قد لا يكون القران فيها أحيانا<sup>(٧)</sup> . وكم من مرة تدخلت الدولة العثمانية لانتهاء هذا الوضع الشاذ وحاولت وضع حد لفوضى النقود الاجنبية في البصرة عن طريق تحديد تداولها وتخفيض اسعارها . ولكنها فشلت في مسعاها لان النقود سرعان ما كانت تتحول الى سلع يجري تصديرها لاحتوائها على كمية من الذهب تزيد احيانا عن الشعر المحدد لها وعند ندرة العملات في الاسواق كانت الدولة تضطر الى التوقف عن ملاحقة قراراتها لعود النقود ثانية الى

---

Basra C.T.R., 1903. (٥)

Basra C.T.R., 1867 (٦)

Basra C.T.R., 1903 & 1906 (٧)

اوضاعها وليعود التجار والصيارفة الى دقاتهم ومبادلاتهم المعقدة والمملة (٨) \*

ويبدو ان التعقيد لم يقف عند حد الاسواق فحسب وانما شمل الدوائر الرسمية ايضا وبخاصة دائرة الكمرک في البصرة التي لم تكن تقبل هي الاخرى الا الليرات الذهبية العثمانية وفي حالات نادرة جدا كانت تقبل النقود انذهبية الاخرى وعلى اساس اسعارها الخاصة كما انها ترفض استلام اجزاء الليرة بالعملات الفضية ، وانما على المتعامل معها ان يقدم لها الليرات الصحيحة ولو كان حساب العميل يزيد قرشا واحدا على الليرة كان عليه ان يقدم ليرة اخرى ليستعيد بقية اجزائها بالقروش ووفق جداول الدائرة التي تقل عن اسعار السوق كثيرا \* ومن جهة اخرى فان دوائر التلغراف والبريد والضرائب العثمانية كانت تقبل المجيدي العثماني الفضي في معاملاتها ولكنها تقبله على اساس تسعة عشر قرشا في حين كان سعره في السوق عشرين قرشا وربما اكثر احيانا (٩) \* هذا وان مكتب البريد البريطاني كان لا يقبل هو الاخرى سوى الباون الانكليزي او الروبية الهندية وبموجب حسابه الخاص ، اما دائرة التلغراف البريطاني فانها كانت لا تقبل الا الفرنك الذهبي الفرنسي واذا قدمت عملة اخرى فيتم معادلتها بنسعار الفرنك الرسمية (٩) وبعد هذه الخلاصة الموجزة والمركزة عن وضعية النقود والمعاملات التجارية والرسمية في البصرة نحاول تنظيم جداول توضيحية تبين العلاقة بين النقود المشار اليها \*

---

(٨) الزوراء ، العدد ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨ هـ / ١٨٧١ والعدد ١٢٦٩ ،

٧ رمضان ، ١٣٠٣ هـ \*

Diary No. 26 1-16, 1884 8 No. 33, 26 March, 1889.

Basra, C.T.R., 1903

(٩)

Basra C.T.R., 1887

(١٠)

جدول يبين أسعار بعض النقود في ستينات القرن التاسع عشر في العراق

نوع العملة		القيمة الرسمية للدولة العثمانية				سعر السوق	
نوع العملة		ما يعادلها بالقرور العثماني	الباون الاسترليني بنمي شلن	بالفلس العراقي تقريبا	القرور العثمانية	بالفلس العراقي تقريبا	نوع العملة
العملات الذهبية							
باون انكليزي		١٠٩ $\frac{19}{40}$	٢٠	٩٩٤	١٢٢ $\frac{30}{40}$	١١٤٥	باون انكليزي
ليرة عثمانية		١٠٠	١٨ ٣	٩٠٨	١١٢ $\frac{20}{40}$	١٠٢٢	ليرة عثمانية
اجريال روسي		٨٩ $\frac{10}{40}$	١٦ ٣	٨١٠	١٠٠ $\frac{40}{40}$	٩٠٨	اجريال روسي
ليرة فرنسية نابليون		٨٦ $\frac{27}{40}$	١٥ ٩	٧٨٢	٩٧ $\frac{20}{40}$	٨٨٥	ليرة فرنسية نابليون
تومان ايراني		٤٨ $\frac{20}{40}$	٨ ١٠	٤٤١	٥٣ $\frac{10}{40}$	٤٨٥	تومان ايراني
خيرى ( غازى )		٢٠	٣ ٨	١٨٢	٢٤	٢١٨	خيرى ( غازى )
الدولكات هولندي		٥٠ $\frac{27}{40}$	٩ ٣	٤٦٠	٥٦ $\frac{10}{40}$	٥١١	الدولكات هولندي
العملات الفضية							
دولار اسباني		٢٣ $\frac{17}{40}$	٤ ٣	٢١٣	٢٥ $\frac{20}{40}$	٢٢٩	دولار اسباني
كراون الماني		٢٢ $\frac{23}{40}$	٤ ٢	٢٠٥	٢٥	٢٢٧	كراون الماني
المجيدى		٢٠	٣ ٨	١٨٢	٢٢	٢٠٠	المجيدى
روبية هندية		١٠ $\frac{25}{40}$	١ ١١	٩٦	١٢	١٠٩	روبية هندية
قران ناصر شاه		٤ $\frac{175}{40}$	٩٧	٤٠	٥ $\frac{5}{40}$	٤٧	قران ناصر شاه
قران بانجاباد		٢ $\frac{10}{40}$	٤٩	٢٠	٢ $\frac{22}{40}$	٢٣	قران بانجاباد

نوع العملة	ما يحادلها بالقروش العثماني	الباون الاسترليني با لفلص العراقي تقريبا	القروش العثمانية	سمو السمسرق بالفلص العراقي
فلورين	٢ $\frac{٢٢}{٤٠}$	٥ر٥	٢٣	٢٦
الشافي	٩ $\frac{٣٠}{٤٠}$	٩	٨٩	١٠٢
البيشلخ	٥	١٠ر٩	٤٥	٤٩
جوكلي	٢ $\frac{١٠}{٤٠}$	٤ر٩	٢٠	٢٢

اشهر العملات التي كانت قيد التداول خلال فترة البحث في البصرة

١ - النقود العثمانية :

نقطة العملة	ما يحادلها بالقروش	بنس	ما يحادلها بالباونات شلن	ما يحادلها بالفلص العراقي تقريبا
الخمس ليرات	٥٠٠	١٠	٩٠	٤٥٤٠
الليونين والنصف	٢٥٠	٥	٥٠	٢٢٧٠
الليونة الواحدة	١٠٠	٢	١٨	٩٠٨
نصف ليونة	٥٠	١	٩	٤٥٤
ربع ليونة	٢٥	٦ر٥	٤	٢٢٧
المجدي	٢٠	٨	٣	١٨٢
نصف مجدي	١٠	١٠	١	٩١
ربع مجدي	٥	١١		٤٥ر٥
البيشلخ	٥	١١		٤٥ر٥
القروش	٢	٤ر٣٩		١٨
القروش	١	٢ر١٨		٩ر٠٨
نصف قروش (٢٠ باره)	٥ر٥٠	١ر١		٤ر٥
ربع قروش	٢ر٥	٥ر٥		اكثر من فلصين

Report by Consul-General Kemball on the General Condition and Commerce of the Province of Baghdad for the year 1864-1866, p.279.

٢ - النقود الإيرانية :

فئة العملات	ما يعادلها بالباون بنس شلن	بالنظير العراقي تقريباً
<u>العملات الفضية</u>		
التومان	٤	٢٠٠
نصف تومان	٢	١٠٠
القرانين	٩ر٦	٣٩
القران	٤ر٨	٢٠
<u>العملات النيكيلية</u>		
شاهيين	٥٠ر	٢
شاهي واحد	٢٥ر	١
النحاسية		
٤ بول	٢ر	٨٢ر
٢ بول	١ر	٤١ر

٣ - النقود الهندية :

فئة العملات	ما يعادلها بالباون بنس شلن	بالنظير العراقي تقريباً
روبية واحدة ( ١٦ آنه )	٤	٦٦ر٤
نصف روبية ( ٨ آنات )	٨	٣٣ر٢
ربع روبية ( ٤ آنات )	٤	١٦ر٦
٢ آنه	٢	٨ر٤
١ آنه	١	٤ر٢

مصدر حذين الجدولين :

Report on the Trade and Commerce of the Province of Arabistan for the year ended March 22, 1910 by Lieutenant A.T. Wilson Indian Army , Acting Consul for Arabistan, pp.3-4. -

العلاقة النسبية بين بعض النقود الأساسية التي كانت سائدة في البصرة  
خلال فترة البحث

نوع العملة	ما يعادلها بالقران الايراني ١٨٧٥ - ٦٩	القران	القران	القران	القران	القران
		١٨٨٥ - ٧١	١٨٩٥ - ٨٦	١٩٠٥ - ٩٦	١٩٠٨ - ٥٦	١٩١٤ - ٥٩
الباون	٢٥	٢٤ - ٢٥	٥٢ - ٣٤	٦٠ - ٥٢	٥٠ - ٦٠	٥٧ - ٥٥

نوع العملة	ما يعادلها بالروبية ١٨٧٥ - ٦٩	الروبية	الروبية
		١٨٨٥ - ٧٦	١٩١٤ - ٨٦
الباون	١٠	١٠٥	١٥ - ١٠٥

نوع العملة	الليرة العثمانية	القرش العثماني	المعدل بالقروش ١٩١٤ - ١٨٦٩
الباون	١٠	١١٣ - ١٠٩	١١٠

نوع العملة	ما يعادلها بالقروش ١٨٦٧ - ١٨٦١	قروش	قروش	قروش	قروش
		١٨٦٩ - ٦٨	١٨٨٥ - ٧٠	١٩٠٢ - ٨٦	١٩١٣ - ٥٣
الشامي	١١ - ١٠٥	١٢	١٠٥ - ١٠٢٥	١٠ - ١٠٢٥	١٠ - ١٠٤٥



جدول أسعار بعض العملات في البصرة في عام ١٨٧٠

نوع العملة		السعر الرسمي للدولة العثمانية		سعر السوق	
		ما يعادلها بالقروش		بالقروش بالفلوس العراقي	
الليرة العثمانية	١٠٠	٩٠٨	١٠٣	٩٣٥	
الباون الاسترليني	١١٠	١٠٠٠	١١٣	١٠٢٦	
الغالبليون الفرنسي	٨٧.٥	٧٨٣	٩٠	٨١٧	
الدولار النمساوي	٢٢.٥	٢٠١	٢٢.٥	٢٠١	
الروبية الهندية	١٠.٥	٩٥	١٠.٥	٩٥	
الشاقي	٩.٧٥	٨٩	١٠.٢٥	٩٢	
القوان الايراني	٤.٢٥	٣٩	٤.٥	٤١	
الريال السعودي	٢٢.٥	٢٠١	٢٢.٥	٢٠١	

مصادر الاحصائية :

Report on the Trade of Bussorah in Turkish Arabia by Vice-Consul Robertson for the years 1869.1870, p.299.

جريدة الزوراء ، العدد ١٩٠٢٠١ رمضان ١٢٨٩ هـ

جدول بأسعار بعض العملات في البصرة عام ١٨٨٧

نوع العملة		السعر الرسمي		سعر السوق	
		ما يعادلها بالقروش		ما يعادلها بالفلوس العراقي	
ليرة عثمانية	١٠٠	٩٠٨	٩٤٨	١٣٤٣	
باون استرليني	١١٠	١٠٠٠	١٥٨	١٤٣٤	
روبية هندية	٨	٧٣	١١.٢٥	١٠.٢	
الغالبليون الفرنسي	٨٧	٧٩٠	١٣٠	١١٨٠	
المجدي	١٩	١٧٣	٢٧	٢٤٥	
القوان الايراني	٣	٢٧	٤.٥	٤١	
الدولار الاسباني	٢٤.٧٥	٢٢٥	٢٤.٧٥	٢٢٥	

المصدر : Report on the Trade of Bussorah in the year 1887, p.4.

جدول باسماار النقود في البصرة في عام ١٣٠٩ هـ / ١٨٩١ / ١٨٩٢ م

نوع العملة	الدولة	ما يعادلها في قروش	ما يعادلها في بارة	ما يعادلها في الفطن المراقعي
الميرة	العثمانية	١٠٠		٩٠٨
الميردى		٢٠		١٨٢
الميشلخ		٥		٤٥
القرش		١		٩٠٨
الباون الاسترليني	انكلترا	١١٠		١٠٠٠
الفرنك		٥	٢٠	٥٠
الغابليون	فرنسا	٨٦	٢٠	٧٨٥
الفرنك		٤	١٣	٣٩
ترو ميس (ن ذهب)	النمسا	٥٠	٢٢	٤٥٩
اميرال	والمجر	٢٠		١٨٢
فلورين		١١	١١	١٠٢
التومان	ايران	٤٨	٢٠	٤٤٠
الدولار	امريكا	٢٢	١٦	٢٠٣
التالر	بروسيا	١٦	٤	٣٧
بول اتوني	روسيا	٩٠	١٠	٨١٩
قارمون		١٤	١٧	٦٣١
روبله		١٧	١٧	١٥٨
دراخي	اليونان	١٩		١٧٢

المصدر : بصره ولايتي سالنامه سي ٦ دفعه ٢ سنة ١٣٠٩ هـ / ١٨٩١ / ١٨٩٢ م  
ص ٨٧ - ٨٨

جدول باسماز بعضى العملات فى البصرة عام ١٩٠٦

نوع العملة	بالنقد المثمانية	بالنقد البريطانية	بالنقد الفرنسية	بالنقد العراقية
القروش	بنص	شلم	سنت	فلص
الليرة المثمانية	١٠٠	٢	٧٧	٩٠٨
المبيدى المثمانى	٢٠	٦	٢٠	١٨٢
الروبية الهندية	٧ - ٧ر٢٥	٤	٦٧	٦٦
القران الايرانى	٢	٤	٤٢	١٨
الباون	١٠٧	٢٠		١٠٠٠
الشامى	٦ر٤٥	٢		٥٨
دولار ماريا تريزا	١٠ر٧	٢		٩٧

بعض الاستثناءات الهامة فى عالم النقود والمفقات التجارية فى البصرة

قبل افتتاح فرع البنك الامبراطورى المثمانى فى البصرة ١٩٠٥ كانت الليرة المثمانية تسادل ٣٤٤٠ قران للمعاملات التجارية وكان القران يسمى ( قران الدفتر ) . بعد افتتاح البنك صارت الليرة المثمانية :

تساوى ٤٩ قران لبيع وشراء الاقمشة القطنية  
وتساوى ٣٤ر٤٠ قران للمبادلات المالية .  
وتساوى ١٠٠ قروش لبيع وشراء الحبوب .  
وصار المبيدى :

يساوى ١٩ قروش للخدمات الحكومية ، التلغراف ، الرسوم والضرائب ٠٠٠ الخ  
ويساوى ٢٠ قروش للاغراض التجارية ( عدا التمور )  
ويساوى ٢٩ قرشا فى تجارة التمور  
ويساوى ١٠ قرانات لمفقات البيع والشراء فى السوق  
ويساوى ٦ر٣٧ قران للمبادلات المالية

المصدر : Report on the Trade of Basra for the year 1906  
By Consul Crow pp.7-8.

ملحق رقم (١٤)

## المكاييل والموازين

توطئة للمكاييل والموازين التي كانت شائعة في البصرة ورأس الخليج خلال فترة البحث

لم تكن تعقيدات الموازين والمكاييل في البصرة ورأس الخليج العربي تقل عن مشاكل النقود حيث كان لكل ميناء موازينه المحلية الخاصة به \* ورغم ان الدولة العثمانية حاولت من جهتها ومنذ سبعينات القرن التاسع عشر توحيد الموازين في المناطق الخاضعة لسيادتها بموجب النظام العشري الا انها لم تفلح رغم انها كررت المحاولة عدة مرات ، وفي واحدة منها اصدرت قائمة بالاوزان الجديدة وما يقابلها من الاوزان القديمة وعممت ذلك على من يهمه الامر ووزعت الكراريس والجداول التوضيحية بحيث صارت الحقبة الجديدة تعادل كيلوغراما واحدا وكل عشر حقق منها تساوي بطمان وكل عشرة « بطمانات » تساوي قنطارا وكل عشر قناطير تساوي طغارا (١) \* الا ان المعنيين من التجار والباعة تسلموا تلك الجداول والموازين بعد ان دفعوا ائمانها ولكنهم وضعوها على الرفوف العالية واستمروا في استعمال حققهم وائمانهم وطغاراتهم التي ورثوها عن الآباء والاجداد \* \*

فعلى سبيل المثال اشتهرت ابصرة بعدة اشكال من الامان فهناك من للحبوب وآخر للصوف والجلود ومن للفواكه والخضار واللحوم وآخر للتمور \* \* \* وهكذا (٢) \*

(١) الزوراء ، ١٠١١ ، ١٦ جمادي الاولى ١٢٩٩ هـ / ١٨٨١ / ١٨٨٢ \*

(٢) بصرة ولايتي سالنانه سي ، دفعة ١ سنة ١٣٠٨ ، ص ٨٢ \*  
الزوراء ، ٥٤٩ ، ٢١ جمادي الاخرة ١٣٩٢ هـ / ٥٧٥ ، ٢٣ رمضان  
١٢٩٢ هـ / ١٨٧٥ \*

ومن جهة أخرى كانت هذه الامنان تتباين في اوزانها مع اربعة أشكال من الامنان كانت معروفة في الكويت <sup>(٣)</sup> • ويختلف عن امان البحرين <sup>(٤)</sup> • وعن اربعة عشر منا آخر كانت قيد الاستعمال في المحمرة ورأس الخليج العربي <sup>(٥)</sup> • هذا فيما يتعلق بالامنان ، اما الطغار الذي كان يساوي ١٢٠٠ حقه <sup>(٦)</sup> في موازين الجبوب فإنه كان يختلف تماما في موازين الجص او <sup>(٧)</sup> الحطب مثلا ويصح قول الشيء نفسه على الوزنة والاقوية والذي يهمننا من الاوزان اكثر لاسيما في التجارة الخارجية هو الطن الانكليزي حيث كانت الاحصائيات النهائية تنظم بموجبه ، والذي اخلف هو الاخر فينما كان طن الجبوب يساوي ٢٠ هندردويت Cwt. اي حوالي ١٠١٦ كغم صار منذ عام ١٨٩٥ يعادل ١٨ هندردويت Cwt. اي حوالي ٩١٤ كغم بينما استمر الطن لباقي السلع على وضعه السابق <sup>(٨)</sup> ، اما التمر فانها كانت تباع وتصدر على اساس الكاره الكبيرة التي تساوي اربعين قوصرة ، والقوصرة عبارة عن من واحد خاص بالتمر ويساوي ستين حقة ، وعليه فالكاره كانت تساوي الفين حقة وتقارب من ٢٥٤٠ كغم اي حوالي طنين ونصف •

وسنحاول في الجداول التالية معادلة الاوزان التي كانت شائعة في البصرة ورأس الخليج العربي بالكيلو غرامات لانها اقرب الى واقعنا •

(٣) انظر الجدول الملحق بهذه الدراسة •

(٤) انظر الجدول الملحق •

(٥) انظر الجدول الملحق •

(٦) بصرة ولايني سالنامه سي ، دفعة ، سنة ١٣٠٨ هـ ص ٨٢ •

(٧) ضغار الجص يساوي ١٠٠٠ حقة •

Diary No. 28, 3 August, 1885.

Basra C.T.R., 1895.

الطن الصغير صار يستعمل للجبوب وبشكل خاص للقمح والشعير والذرة والرز •

الاوزان للحبوب والسنة والصوف والجلود

حقة اسطنبول	الاوزان المحلية	ليسترة	كيلو غرام
١		٢٨٣	١٢٨
٢٥	وقية واحدة	٧٠٧٥	٣٢٠
٦٠	من	١٦٩٨	٧٧
١٢٠٠	طفار	٣٢٩٦	١٥٤٠

كل  $\frac{1}{2}$  حقة تساوي وقية

كل ٢٤ وقية تساوي من

كل ٢٠ من يساوي طفار

اوزان اللحوم والموين والمطاريات

الاوزان المحلية	الاوزان المحلية	الليسترة	كيلو غرام
٤٠٠ درهم	حقة	٢٨٣	١٢٨
$\frac{1}{2}$ حقة	وقية	٧٠٧٥	٣٢٠
٤ وقية	من واحد	٢٨٣٠	١٢٨٣

الاوزان والمقاييس للمتعود

الاوزان المحلية	الاوزان المحلية	ليسترة	كيلو غرام
٥٤ حقة	من واحد	١٥٢٨٢	٦٩٣١
٤٠ من	كاه كبيرة (*)	٥٦٠٠	٢٥٤٠
		٦١١٢٨	٢٧٧٢
٢٠ من	كاه صغيرة	٢٨٠٠	١٢٧٠
		٢٠٥٦٤	١٣٨٦

(\*) كانت الكاه الكبيرة للمتعود تساوي ٥٦٠٠ ليسترة الى اوائل القرن العشرين تقريبا وفي عام ١٩٠٨ وردت اشارة في التقارير التجارية بانها تساوي ٦١١٢٨ ليسترة .

### الاوران الرئيسية التي كانت سائدة في البحرين

الاوران المحلية	ليجيرة	كيلو غرام
الريحة	٤١١٤	١٨٦٦
الحق أو الرقصه	٥٧٦	٢٦

### جدول الامنان الشائعة في الكويت

اسم الوزن المحلي	ما يقابلها بالوقية	ليجيرة	كيلو غرام	الملاحظات
من	١	٤٥	٢	
من	١٢ ابو	٥٤	٢٤٥	يستعمل فقط لبيع وشراء الاشربة
من	٢٤ ابو	١٠٨	٤٩	= لبيع وشراء السمن (دائن)
من	٢٧ ابو	١٢١٥	٥٥	الوزن الرسمي لدائرة الرسوم
من	٣٠ ابو	١٣٥	٦١٢٥	لباقي السلع التي لم يشر اليها
٢٠ من	٦٠	٢٧٠	١٢٢٥	ويسمى طغفار واحد

المصادر :

الامانة العامة في المحمية ورأس الخليج العربي واقلية عوسجان

نوع المنتج	الوزن بالليسة	الوزن بالكيلو غرام	ما يقابلها بالحقن
المن التبرني	٦٥٤	٢٩٦	
من الشام	١١٠٨	٥	
المن الشراي	٢٣٦٦	٣٣٤	
المن الشوشري	١٥٩٧	٧٢٥	
المن البوشري	٧٧٧٧	٣٥	
المن المصلي	٣٤٠٨	١٥٤٥	١٢٠
من المحمة	١٤٠	٦٣٥	كل من لفرض معين
من المحمة	١٣٦٣٢	٦١٨٣	٤٨
من المحمة	١٥٤	٦٩٨٥	لاغراض التمتع فقط
من المحمة	٤٨٢٨	٢١٩	١٧٠
من المحمة	١٥٩٠٤	٧٢	٥٦
من البصرة	١٧٠٤	٧٧	٦٠
من الفلاحية	٢٦٩٨٠	١٢٢٣٨	٩٥
من الحوية	١٠٢٢٤	٤٦٣٧	٣٦
المن الهاشمي	١٠٦١١٧	٤٨	٣٩
طفار	٣٤٠٨	١٥٥٤	١٢٠٠ = ١٥ طن انكليزي

المصدر :



## مصادر ومراجع البحث

### المخطوطات

- آدموف ، الكسندر ، العراق العربي ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها ،  
سنت بطرسبرغ ، ١٩١٢ ، مسودات فصول مترجمة من قبل الدكتور  
هاشم صالح التكريتي .
- باش اعيان ، عبدالله ، كتاب تراجم اشياخ البصرة ، مخطوط في مكتبة  
الدراسات العليا كلية الآداب ، جامعة بغداد .
- التميمي ، حميد حمدان ، البصرة في ظل الاحتلال البريطاني ١٩١٤-١٩٢١ ،  
رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ،  
١٩٧٥ . (نشرت من قبل مركز دراسات الخليج العربي ١٩٧٩)
- الجنابي ، صلاح حميد ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة ، رسالة ماجستير  
في الجغرافية كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٤ .
- العقود الدرية في تاريخ البلاد النجدية ، مخطوط في مكتبة الدراسات  
العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد .
- فوك ، يري ، عربستان او بلد الف ليلة وليلة ، ترجمة عبود الشالجي  
مخطوط في مكتبة الدراسات العليا رقم ٢٩ .
- القهواتي ، حسين محمد ، العراق بين الاحتلالين العثمانيين الاول والثاني  
١٥٣٤ - ١٦٣٨ رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، كلية الآداب ،  
جامعة بغداد ، ١٩٧٥ .
- المدرس ، سري ، النقل في شط العرب ، رسالة ماجستير في الجغرافية -  
كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٦٩ .
- منت شاشفلي ، ا . م العراق في سنوات الانتداب البريطاني ، ترجمة

- الدكتور هاشم صالح التكريتي ، مطبوع على الآلة الكاتبة • طبع  
 موخرا في مطبعة جامعة بغداد - ١٩٧٨ •  
 الهيتي ، صبري فارس ، الخليج العربي ، دراسة في الجغرافية السياسية ،  
 رسالة دكتوراه في الجغرافية ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٦ •  
 طبعت من قبل وزارة الإعلام •

#### الكتب العربية :

- ابراهيم عبدالفتاح ، على طريق الهند ، بغداد ، ١٩٣٥ •  
 ابو عليه ، ذ • عبدالفتاح ، الدولة السعودية الثانية ، ١٨٤٠ - ١٨٩١ •  
 الرياض ، ١٩٧٤ •  
 لأحيائي ، محمد بن عبدالله ، تحفة المستفيد بتاريخ الاحياء في القديم  
 والجديد ، اشرف على طبعه وعلق عليه حمد الجاسر ، القسم الاول ،  
 ط ١ ، الرياض ١٩٦٠ •  
 امين ، د • عبدالامير محمد ، المصالح البريطانية في الخليج العربي  
 ١٧٤٧ - ١٧٧٨ ، بغداد ، ١٩٧٧ •  
 الانصاري ، القاضي احمد نور ، النصر في اخبار البصرة ، تحقيق  
 الدكتور يوسف عز الدين ، الطبعة الثانية ، بغداد ، ١٩٧٦ • البازي ،  
 حامد ، البصرة في الفترة المظلمة ، بغداد ، ١٩٧٠ •  
 بدج ، سيروليس ، رحلات الى العراق ، نقله الى العربية وقدم له وعلق  
 عليه ، فؤاد جميل بغداد ، ١٩٦٦ •  
 بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعة ١ ، ٢ ، ٣ لسنة ١٣٠٨ هـ ، ١٣٠٩ هـ ،  
 ١٣١١ هـ ، بصرة مطبعة سنده باصمشر ( بالعربية والتركية ) •  
 جب ، هاملتون وهارولد بوون ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة  
 الدكتور احمد عبدالرحيم مصطفى ومراجعة الدكتور احمد عزت  
 عبدالكريم ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٧١ •

حراز ، د. ، السيد رجب ، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب  
١٨٤٠ - ١٩٠٩ ، القاهرة ١٩٧٠ .

حسن ، د. ، محمد سلمان ، التطور الاقتصادي في العراق ، صيدا ، بيروت ،  
بدون تاريخ .

حقي ، د. ، عبدالمجيد اسماعيل ، الوضع القانوني لاقليم عربستان في ظل  
القواعد الدولية ، القاهرة ، ١٩٧٤ .

الحيدري ، ابراهيم فصيح ، كتاب عنوان المجد في بيان احوال بغداد  
والبصرة ونجد ، بغداد ، بدون تاريخ .

خدوري ، مجيد ، البحرين وايران ، ترجمة صوت البحرين ، مطابع دار  
الكشاف ، بيروت ١٩٥٣ .

الداوود ، محمود علي ، محاضرات عن الخليج العربي والعلاقات الدولية  
١٨٩٠ - ١٩١٤ ، القاهرة ، ١٩٦٠ .

دي فوسيل ، بير ، الحياة في العراق منذ قرن ١٨١٤ - ١٩١٤ ، ترجمة  
اكرم فاضل بغداد ، وزارة الاعلام ، ١٩٦٨ .

ديلا فوا ، رحلة مدام ديلا فوا ، الى كلدة العراق ١٨٨١ ، ترجمة علي  
البصري ، بغداد ١٩٥٨ .

الراوي ، جابر ابراهيم ، الحدود العراقية الايرانية ، القاهرة ، ١٩٧٠ .

سركيس ، يعقوب ، مباحث عراقية ، قسم ٢ ، بغداد ، ١٩٥٥ .

سعيد ، امين ، تاريخ الدولة السعودية ، المجلد الاول ، بيروت ١٩٦٤ .

سوسة ، د. ، احمد ، وادي الفرات ومشروع سدة الهندية ، ج ٢ ، مطبعة  
المعارف ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٥ .

الشميلان ، سيف مرزوق ، من تاريخ الكويت ، الطبعة الاولى ، مطبعة  
النهضة في مصر ، القاهرة ، ١٩٥٩ .

- أنشيطلي ، محمد رؤوف ، مراحل الحياة في الفترة المظلمة وما بعدها ،  
ج ٢ ، البصرة ١٩٧٢ •
- صالح ، د • زكي ، موجز تاريخ العراق ومنشأ النفوذ البريطاني في بلاد  
ما بين النهرين ، الطبعة الاولى ، بغداد ١٩٤٩ •
- ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ •
- العابد ، صالح محمد ، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧ - ١٨٢٠ ،  
بغداد ١٩٧٦ •
- العزاوي ، عباس ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ج ٧ ، بغداد ، ١٩٥٥ •
- ، التقود العراقية لما بعد العهود العباسية ، بغداد ١٩٥٨ •
- العقاد ، د • صلاح ، الاستعمار في « الخليج الفارسي » القاهرة ، ١٩٥٦ •
- عيسى ، ابراهيم بن صالح ، كتاب عقد الدرر فيما وقع في نجد من الحوادث  
في اواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر ، حققه وعلق عليه  
عبدالرحمن بن عبداللطيف آل شيخ الرياض ، بدون تاريخ •
- عيسى ، فارس ، المواني والملاحة الداخلية ، جامعة حلب ، بدون تاريخ •
- الفرحان ، راشد عبدالله ، مختصر تاريخ الكويت ، القاهرة ، ١٩٦٠ •
- قاسم ، د • جمال زكريا ، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية  
١٨٤٠ - ١٩١٤ ، الكويت ١٩٧٤ •
- الكاتب ، د • محمد طارق ، شط العرب وشط البصرة والتاريخ ، الطبعة  
الثانية ، البصرة ١٩٧٢ •
- المبارد ، سالم سعدون ، قضاء الفاو ، دراسة في الجغرافية الزراعية ،  
بغداد ١٩٧٨ •
- محمود ، د • حسن سليمان ، الكويت ماضيها وحاضرها ، بغداد ١٩٦٨ •
- المختار ، صلاح ، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيها وحاضرها ،  
الجزء الاول ، بيروت ١٩٥٧ •

- مختار ، محمد باشا ، كتاب التوفيقات الالهامية في مقارنة التواريخ الهجرية  
بالسنين الافرنجية والقبطية ، المطبعة الاميرية ، بولاق ، ١٣١١ هـ .
- النبهاني ، محمد خليفة بن حمد ، التحفة النبهاية في تاريخ الجزيرة  
العربية ، ج ٩ ، البصرة البطعة الثانية ، مصر ، ١٣٤٢ هـ .
- النجار ، د . مصطفى عبدالقادر ، التاريخ السياسي لامارة عربستان العربية  
١٨٩٧ - ١٩٢٥ القاهرة ، ١٩٧١ .
- نوار ، د . عبدالعزيز ، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠ - ١٩١٤ ،  
القاهرة ، ١٩٦٨ ، تاريخ العراق الحديث ، القاهرة ، ١٩٦٨ .
- نوري ، علاء موسى كاظم ، حكم المماليك في العراق ١٧٥٠ - ١٨٣١  
بغداد ، ١٩٧٥ .
- نورس ، علاء موسى كاظم ، حكم المماليك في العراق ١٧٥٠ - ١٨٣١  
بغداد ١٩٧١ .
- وهبه ، حافظ ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، الطبعة الاولى ١٩٣٥ .
- ويلكوكس ، وليم ، تقرير عن ري العراق ، مديرية الري العامة ، مطبعة  
الحكومة ، بغداد ، ١٩٣٧ .

#### الكتب الفارسية :

- نعموري ابراهيم ، عصري خبري ياتاريخ امتيازات در ايران ، تهران ،  
١٣٣٢ شمسي .
- خان ، اقاميرزا حسن ، تاريخ بصره ، كلكتا ، بدون تاريخ .
- عبدالقادر خواجه ، وقائع منازل روم ، بومبي ، ١٩٦٨ .
- كسروي ، احمد ، تاريخ بانصد سالة خوزستان ، مطبعة مهر ، تهران ،  
١٩٣٤ .

### التدريبات :

- أمين ، د. د. \* عبدالامير محيد ، التنافس بين الشركات التجارية الانكليزية في منطقة الخليج العربي والاقطار المجاورة خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر ، مجلة كلية الآداب ، بغداد ١٩٦٣ .
- : المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي ، مجلة الخليج العربي ، العدد الثامن ، ١٩٧٧ .
- ياشع اعيان ، امين عالي ، البصرة وانهارها ، مجلة لغة العرب ، السنة ٣٠ ، ج ٢ ، آب ١٩١٣ .
- التكريتي ، سليم طه ، التنافس البريطاني - التركي على سيادة الخليج العربي في القرن التاسع عشر ، مجلة الاقلام ، السنة الاولى ، الجزء ١٢ ، آب ١٩٦٥ .
- حيدر ، د. د. صالح ، التطور الاقتصادي في العراق ، مجلة غرفة تجارة بغداد ، السنة ١٧ ، ح ٩-١٠ ، تشرين الثاني ، كانون الاول ١٩٥٤ .
- الدجيلي ، كاظم ، السفن في العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة ٢ ، ج ٣ ، ايلول ١٩١٢ .
- الرشيد ، عبدالعزيز ، مغامرات اللؤلؤ ، مجلة اليقين ، السنة الثانية ، ج ٧ ، ج ٧ ، رجب ١٣٤٢ هـ .
- رشيد ، د. د. عيثان ، العلاقات الالمانية العربية ١٨٧١ - ١٩٤٥ ، مجلة آفاق عربية ، السنة الثالثة ، العدد ١١ ، تموز ١٩٧٨ .
- الشبرقي ، علي ، البصرة ، مجلة الاعتدال ، العدد التاسع ، ١ ذي القعدة ١٣٥٢ هـ ، شباط ١٩٣٥ .

فرنسيس ، بشير ، وكوركيس عواد ، نبذة تاريخية في اصول الامكنة  
العراقية ، مجلة سومر ، ج ٢ ، المجلد الثامن ، ١٩٥٢ •  
الفياض ، د • عبدالله ، الزراعة والتجارة في العراق في النصف الثاني  
من القرن التاسع عشر مجلة الاستاذ ، المجلد الحادي عشر •  
١٩٦٢ - ١٩٦٣ •

القيسي ، د • عبدالوهاب ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها  
في العراق ، ١٨٣٩ - ١٨٧٧ ، مجلة كلية الآداب ، العدد الثالث ،  
بغداد ١٩٦٠ •

يس ، ج • م • و • ن • ل • فالكون ، التاريخ الجغرافي لسهول ما بين النهرين ،  
ترجمة الدكتور صالح احمد العلي ، مجلة الجمعية الجغرافية  
العراقية ، المجلد الاول ، السنة الاولى ، آب ١٩٦٢ •  
منافع بيع البواخر ، مجلة لغة العرب ، السنة ٣ ، ج ١٢ ، حزيران  
١٩١٤ •

الهاشمي ، محمد ، اعمال مدحت باشا ، مجلة اليقين ، السنة الثانية ،  
ج ٤ ، الحلقة الثانية ربيع الثاني ، ١٣٤٢ هـ •

### الجرائد:

جريدة البصرة ١٣٠٧ هـ ، العدد ١-١٢٤ للفترة ١٨٩٠ - ١٨٩٢ •  
جريدة البصرة ١٣١٣ هـ ، الاعداد ٤ - ٥١٩ للفترة ١٨٩٥ - ١٩٠٩ •  
جريدة الزوراء ، الاعداد ١ - ١٩٨٤ للفترة ١٨٦٩ - ١٩٠٠ •

BRITISH PARLIAMENTARY PAPERS (HENCE FORTH  
B. P. P.) DIPLOMATIC AND CONSULAR  
REPORTS (TURKEY)

(A) Reports on the Trade of Basrah for the years 1864-1913.

			for the year	
P.P.P.	1867	LXVII	or years	1864-1866
Ditto	1867-68	LXVIII	Ditto	1866-1867
Ditto	1870	LXIV	Ditto	1868-1869
Ditto	1872	LVII	Ditto	1869-1870
Ditto	1884-85	LXXIX	Ditto	1884
Ditto	1888	CIII	Ditto	1890
Ditto	1890-91	LXXXVIII	Ditto	1890
Ditto	1894	LXXXVIII	Ditto	1893
Ditto	1895	C	Ditto	1894
Ditto	1897	VCIV	Ditto	1895
Ditto	1899	CIII	Ditto	1898
Ditto	1900	XCVI	Ditto	1899
Ditto	1902	CX	Ditto	1901
Ditto	1903	LXXIX	Ditto	1902
Ditto	1904	CI	Ditto	1903
Ditto	1905	XCIII	Ditto	1904
			For the year	
B.P.P.	1906	CXXIX	or years	1905
Ditto	1907	XCIII	Ditto	1906
Ditto	1907	CXVI	Ditto	1907
Ditto	1909	XCVIII	Ditto	1908
Ditto	1910	CIII	Ditto	1909
Ditto	1911	XCVI	Ditto	1910



Ditto	1912-13	C	Ditto	1911
Ditto	1913	LXXIII	Ditto	1912
Ditto	1914	XCV	Ditto	1913

(B) Reports on the Trade of Baghdad for different years.

			For the year	
B.P.P.	1871	LXV	or years	1869-1870
Ditto	1874	LXVII	Ditto	1873
Ditto	1875	LXXVII	Ditto	1874
Ditto	1876	LXXV	Ditto	1875
Ditto	1877	LXXXIII	Ditto	1876-1877
Ditto	1878	LXXIV	Ditto	1877-1878
Ditto	1886	LXV	Ditto	1884-1885
Ditto	1889	LXXI	Ditto	1887-1888

DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS ( PERSIA )

(C) REPORTS ON THE TRADE AND COMMERCE OF MOHAMMERAH OR THE PROVINCE OF ARABISTAN.

			For the year	
B.P.P.	1890-91	LXXXVII	or years	1890
Ditto	1897	XCII	Ditto	1894-95
Ditto	1902	CIX	Ditto	1900- 1
Ditto	1903	LXXVIII	Ditto	1900- 2
Ditto	1904	C	Ditto	1900- 3
Ditto	1906	CXXVII	Ditto	1904
Ditto	1907	XCI	Ditto	1905
Ditto	1908	CXIV	Ditto	1907
Ditto	1908	CXIV	Ditto	1908
Ditto	1909	XCVII	Ditto	1909
Ditto	1910	CI	Ditto	1910

Ditto	1912-13	XCVIII	Ditto	1912
Ditto	1914	XCIII	Ditto	1913
Ditto	1914-16	LXXIV	Ditto	1914

Diplomatic And Consular Reports (PERSIAN GULF)

(D) Report on the Trade of KOWEIT

B.P.P. 1914-16 LXXIV For years 1911-14

MANUSCRIPT AND PRINTED DOCUMENTARY

SOURCES (INDIA OFFICE RECORDS : "IOR")

Admin. Reports on the persian Gulf political Agency and  
Maskat political Agency for years 1901 - 1905 ( Sels  
India, 385).

Arms Traffic / Kuwait Trade (L/P&S/112).

Bahrain Affairs (P/15/1/183 No. 58)

German War, Situation in Persian Gulf and Trukish  
Arabia (L/P & S /10/462 , 463).

Idaq. General, Memorandum dated Oct. 1934 Vol. D 171  
(R/15/1/383).

Koweit Relation with Turkey 1904-1912 (L/P&S/10/51).

Lighting Buoying of the Persian Gulf (L/P&S/10/7168).

Memorandum as the Right of British ships of war to go  
up the Tigris and Euphrates (L/P&S/18/B 75).

Memorandum Respecting the claim of the Euphrates and  
Tigris steam-ship company to use Barges on those  
Rivers as a matter of right (L/P&S/18/B 76).

Mesopotamia; Navigation of Tigris and Euphrates 1905-  
1911 (L/P&S/10/88).

Mesopotamia; Navigation of Tigris and Euphrates :  
Euphrates and Tigris steam Navigation Co. Hamidiah  
Co. 1905 (L/P&S/10/88).

Native Letters. Persian Gulf Residency Bushire  
(R/15/1/181).

Navigation on the Rivers of Mesopotamia  
(L/P&S/18/195).

Navigotion of the Tigris and Euphrates by British  
Merchant vessels. (L/P&S/18/B 78).

Note on the Turkish Fort at Fao on the Shatt El-Arab  
(L/P&S/18/B 112).

Persian Gulf and Gulf of Oman, Admiralty 1903  
(L/P&S/20/C 74).

Persian Gulf : Cuarantine pt. 2908/1907 (L/P&S/10/123)

Persian Gulf. Handbook prepared under the direction of  
the Historical section of F. O. 1919 (L/P&S/20/C  
189).

Persian Gulf : Lighting and buoing, 1913  
(L/P&S/10/305).

Persian Gulf : Piracy pt. 1-2 3208/1908  
(L/P&S/10/155).

Persian Gulf : Turkish Aggression, File 757/1909-1911  
(L/P&S/10/162).

Persian Gulf : British and German Shipping 1907-1911  
File 442 (L/P&S/10/109).

Pre'cis on Commerce and communication in the Persian  
Gulf 1801-1905 By Saldanha (LP&S/20 C248A)

Precis of Persian Arabistan Affairs 1876-1904 By Saldanha  
(L/P&S/20/C 242).

Pre'cis of Kater Affairs 1873-1904 By Saldanha (L/P&S/  
20 C. 243).

Pre'cis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905 By Saldanha  
(L/P&S/20 C 236).

Reports about the port of Basra 1917 By J. Buchanan  
(L/P&S/20 C 149)

Report on the commerce of Arabia and Persia by Somuel  
Manesty and Harford Jones Append ex F. Selection  
from state papers 1600-1800 (Bombay, 1906).

Reports on the Trade and Commerce of the consular  
district of Bushire for the years :

1893/V/23/65 Sels India 315

1894/V/23/67 Sels India 326

1895/V/23/69 Sels India 338

Reports on the Trade and Commerce of the Southern  
Persia and Mohammerah for the year 1892 (V/23/63/  
Sels. India 304)

Reports on the Trade of the Persian Gulf During the  
years :

1883/V/23/45 Sels. India 198

1884/V/23/47 Sels. India 207

1885/V/23/49 Sels. India 220

1897/V/23/73 Sels. India 359

1898/V/23/76 Sels. India 369

Reports on the Trade of South Persia and Persian Gulf  
for the years :

1888/V/23/56 Sels. India 259

1889/V/23/58 Sels. India 274

1890/V/23/60 Sels. India 285

1891/V/23/61 Sels. India 293

Reports on Trade of South Persia on the years:

1886/V/23/50 Sels. India 229

1887/V/23/53 Sels. India 245

Supplementary Memorandum Respecting Interests in the  
persian Gulf (L/P&S/132).

Turkey in Asia (L/P&S/20 C 193)

Turkish Jurisdiction in the Islands and Waters of the  
persian Gulf and the Arab Littoral.  
(L/P&S/18 B 126).

MANUSCRIPT AND PRINTED DOCUMENTARY  
SOURCES. (Public Record Office : "PRO")

Arab Disturbances Lower Tigris 1906-1914 (FO/602/53).

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1888,  
(FO/195/1612)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1893  
(FO/195/1799)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1894  
(FO/195/1842)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1903  
(FO/195/2138)

Baghdad British Consulate, 1909 (FO/195/2308)

Baghdad and Basra Received, 1875-1876 (FO/19/1076)

Baghdad and Basra Received, 1877 (FO/195/1142)

Baghdad and Basra Received, 1900 (FO/195/2074)

Baghdad Received, 1848 (FO/195/318)

Baghdad Received, 1874 (FO/195/1030)

Baghdad Received, 1893 (FO/195/1798)

Navigation of the Tigris and Euphrates : Cases of the  
comet and Messrs Lynch's case. 5 volumes 1883-1886  
(FO/78/3992)

Navigation of the Tigris and Euphrates Messrs. Lynch's  
case, 1878-1881 (FO/78/3989).

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1891-1894 FO/78/4604)

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1895-1897 (FO/78/4889)

Navigation of the Tigris and Euphrates 1887-1900 (FO/602/6 File No. 7).

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1895-1902 (FO/78/5115).

Notes on the Hamidieh Administration Steamers and plant. Dated 23/3/1907 (FO/195/2319).

Old Friendly Letter from the Sheikhs of Mohammerah and Kuwait. (FO/602/54 File No. 7).

Piracies in the Persian Gulf Ports 1900/1906 ( FO/602/15 File No. 44).

Piracies in the Shatt El-Arab, 1900-1914 (FO/602/14 File No. 36).

Reports on English Trade with Turkey and it is Development, 1878-1879 (FO/78/3070).

Turkey, Island of Bahrien and El-Kater Coast, 1879-1891 (FO/78/5108)

Turkey, Navigation of Tigris and Euphrates, and Karun Rivers, Karun Subzidy, 1901-1903 (FO/78/5324)

Turkish Fort At Fao on the Shatt El-Arab 1887-1890 (FO/78/4901)

Vernacular Papers from Sheikh of Mohammerah and Notes on Gulf Trade 1909-1914 (FO/602/55)

سجلات المركز الوطني للوثائق

Basra Admin. Reports No. 105/3/1

Dates collecting and embarking station blow Saraji No.  
150 / H 6.

Date Disease No. 51/16 168/34.

Freight on River Craft No. 69/121.

Privileged Coal Stores 1902-1906 No. 5/45 File No. 1.

يوميات زفوبودا المخطوطة

Svoboda Diaries 4-39 (Covering a period from 1865-1894,  
of the 36 Diaries No. 5, 6, 10, 13, are missing).

CONTEMPORARY WORKS OF TRAVEL AND  
BIOGRAPHY AND SECONDARY WORKS

- Ainsworth, William Francis; A personal Narrative of  
Euphrates EXpedition Vol. II (London, 1888).
- Allen, G. C.; British Industries and Their Organization,  
Fourth Edition. (London, 1959).
- Andrew, W. P. ; Memoir on the Euphrates Valley Rout to  
India. London, 1857).
- Asquith, H. H; Trade and the Empire. London, 1903).
- Badger, George percy (Tran & Ed); sHistory of Imams  
and Seyyids of Oman A.D. 661-1856 by Salil-Ibn Razik,  
(London, 1871).
- Bennett, Thomas Jewell; The past and Present Connection  
of England with the Persian Gulf. (Journal of the  
Society of Arts. London, June, 13, 1902.
- Bidwell, Robin; The Affairs of Kuwait, 1896-1905 (Great  
Britain, 1971).
- Blunt, Anne; Bedouim Tribes of the Euphrates Vol. I  
(London, 1968).
- Budge, E. A Wallis; By Nile and Tigris 1886-1913 Vol. II  
(London, 1920).
- Busch, Briton Cooper; Britain and the Persian Gulf 1894-  
1914 (Berkeley, 1967).
- Caslireli William S. H.; Our Trade in the world relation to  
foreign competition 1885-1895 (London, 1897).
- Chesney, F. R.; Narrative of the Euphrates Expedition  
(London, 1968).
- Couper, A. D.; The Geography of sea Transport  
( London, 1972).



- Curzon, C. N. ; Persia and the Persian Question  
(London, 1892).
- Earle, Edward Mead; Turkey the Great Power and the  
Baghdad Railway, (New York, 1966).
- Fisher, S. N.; The Middle East (London, Second Edition,  
1971).
- Fraser, B. J. Baillie; Travels in Koordistan, Mesopotamia,  
Volum II (London, 1840).
- Geary, Grattan; Through Asiatic Turkey volume I  
(London, 1978).
- Greaves, Rose Louise; Persia and Defence of India 1884-  
1892 London, 1959).
- Gooch, C. P. and Harold Temperley; British Documents on  
the origins of the war 1898-1914 (London, 1922).
- Harris, Walter B.; From Batum to Baghdad via Tiflis,  
Tabraiz, and Persian Kurdistan (London, 1896).
- Hay, Sir Robert; The Persian Gulf State and Their  
Boundary Problems ( The Geographical Journal Vol.  
CXX, Part 4, December 1954).
- Heaton, Herbert; Economic History of Europe (New York,  
1936).
- Hershlag, Z.Y.; Introduction to the Modern Economic  
History of the Middle East (Leiden, 1964).
- Hertslet, Lewis; Complete Collection of the Treaties Vol. :  
V (London, 1840 ).
- Hogarth, D. G.; The Nearer East (London, 1902).
- Hoskins. Halford Lancaster; British Routes to India  
(London New impression, 1966).
- ; The Middle Est Problem Area in World Politics  
(New York, 1957).

- Issawi, C.; *The Decline of Middle Eastern Trade 1100-1850*  
Article is *Islam and the Trade of Asia*, Ed. by D. S.  
Richards (Oxford, 1970).
- ; *The Economic History of the Middle East 1800-1914*  
(Chicago, 1966).
- Kelly, J. B. ; *Britain and the Persian Gulf 1795-1880*  
(Oxford, 1968).
- Kinneir, John Macdonald; *Journey Through Asia Miror,*  
1913-1814 (London, 1818).
- Kumar, Ravinder; *Anglo - Turkish Antagonism in the*  
*Persian Gulf* (Journal of Islamic culture, vol. XXXVII  
No. 2 April, 1963).
- Landon, Percevol; *Basra and the Shatt - UI - Arab* (Journal  
of Royal Society of Arts, Volume LXII, April 23, 1915).
- Landon, Robert Geran; *Oman Since 1856* (Ntw Jersy, 1967).
- Loftus, William Kennett; *Travel and Researches in*  
*Cheldaeaa and Susiana* (London, 1857).
- Longrigg Stephen Hemsley; *Four Centuries of Modern*  
*Iraq* (Beirut, 1968).
- Lorimer, J. G.; *Gazetteer of the Persian Gulf. Oman and*  
*Central Arabia 2 : volumes* (Calcutta, 1915).
- Lynch, Henry Blosse; *Notes on the Present State of Karun*  
*River, between Shushter and the Shatt el-Arab* (J. R.  
G. S. XIII) Oct. 1891).
- Mansfield, Peter Ed.; *The Middle East. A political and*  
*Economic Survey* (London, 1973).
- Mardaville, Jon; *The Ottoman province of Al-Hasa in the*  
*Sixteenth and Seventeenth Centuries.* ( Journal the  
*American Oriental Society* vol. 90, No. 3 July-  
September, 1970).

- Maxwell, Donald; A Dweller in Mesopotamia ( London, 1921) Midhat Bey, Ali Haydar; The life of Midhat Pasha (London, 1903).
- Persons, Abraham; Travels in Asia and Africa ( London, 1808).
- Philby, J. B.; Arabia (London, 1930)
- Platt, D. C. M.; Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy 1815-1914 (Oxford, 1968).
- Polk, William; The United State and the Arab World (1965).
- Redford, Arthur; Manchester Merchants and Foreign Trade Vol. II 1850-1939 (Manchester, 1956).
- Salh, Zeki; Mesopotamia (Iraq) 1600-1914 (Baghdad, 1957).
- Sanger, Richard H.; The Arabian Peninsula, ( London, (1954) Searight, Searal; The British in the Middle Est, (London, 1969).
- Shupp, Paul F. ; The European Powers and the Near Eastern Question 1806-1807 (London, 1931)
- Skeet, Ian; Muscat and Oman (London, 1974).
- Stavrianos, L. S.; The Balkans Since 1453, U. S. A. 1958-1966.
- Tosson, Penelope; Archival Sources for Arabian and Gulf Studies in the India Office Records, (Abu Dhabi, 1977).
- Nineteenth Century and After 1877-1914 ( London, Trevelyan, George Macaulay; British History in the 1948 ).
- Tweedie; The Arabian Horse, his country and people, Reproduced from the original 1894 edition published in England, Beirut.

- Ussher, John; A journey from London to persepolis  
(London, 1865)..
- Wellested, J. R. ; Travels to the city of the Caliphs  
(London, 1840).
- Whigham, H. J.; The Persian Problem. (London, 1903).
- Willson, A. T.; The Delta of the Shatt al-Arab and Pro-  
posals for ddedging tht Bar. ( Geographical Journal.  
Vol. LXV No. 3, 1925).
- ; The persian Gulf. London, third impression, 1959,
- Zwemer, S. M. ; Arabia, The Cradle of Islam ( London,  
1900).

المصطلحات المستعملة في هوامش البحث

Arabistan C.T.R.	British Parliamentary Papers
Baghdad C.T.R.	Diplomatic and Consular Reports
Basra C.T.R.	(Turkey, Persia and Persian Gulf).
Kuwiat C.T.R.	Reports on the trade of (Basdah,
Mohammerah C.T.R.	Baghdad, Arabistan, Mohammerah and Kuwait). for the years 1864- 1914.
Diary	Svoboda Diaries.
F.O.	Fireign Office.
I O R	India Office Records.
L/P&S/18 B 112	Note on the Turkish fort at Fao on the Shatt ElArab.
L/P&S/18 B 126	Turkish Jurisdiction in the Islands and Waters of the Persian Gulf, and on the Arab Littoral.
L/P&S/20 C 74	Pedsian Gulf and Gulf of Oman Resources and Coast Defences Admiralty, 1903.
L/P&S/20 C 149	Report on the Development of the Port of Basra by George C. Buch- anan, 30th. June.
L/P&S/20 C 189	Persian Gulf Handbook prepared under the direction of the Histori- cal section of F O. Feb. 1919.

L/P&S/20 C 236	Precis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905.
L/P&S/20 C 238	Precis on Turkish Expansion on Adab Littoral and Hasa and Kutif Affairs.
L/P&S/20 C 242	Precis of Persian Arabistan Aff- airs 1876-1904.
L/P&S/20 C 248 A	Precis on commerce and communi- cation in the Persian Gulf 1801 - 1905.
PRO	Public Record Office.

## المحتويات

٣	قديم
٢٠- ٥	المقدمة : اطار البحث وتحليل المصادر
	الفصل الاول : الاوضاع والعوامل المؤثرة على النشاط التجاري للبصرة والخليج العربي قبيلا وخلال الفترة ١٨٦٩ - ١٩١٤
٢١ - ١٠١	
٢٣	١ - الموقع واهميته
٣٣	٢ - الحالة الادارية
٤٢	٣ - السكان
٤٦	٤ - الحالة العمرانية
٥٢	٥ - الحالة الصحية
	٦ - الملاحة في شط العرب ورأس الخليج العربي ومشاكلها
٦٤	
٨٦	٨ - الرسوم الكمركية
٩٣	٩ - دائرة الكمرك في البصرة وخدماتها
٩٦	١٠ - إيرادات دار الكمرك
	الفصل الثاني : الصراع العثماني البريطاني على الخليج العربي بين الحقوق الشرعية والمصالح الاقتصادية
١٠٣- ١٩٧	
١٠٥	١ - حملة الاحساء ورد الفعل البريطاني
١١٨	٢ - الصراع الداخلي في نجد

- ١٢٣ ٣ - الصراع بين آل رشيد وآل سعود  
١٢٧ ٤ - الصراع على البحرين  
١٣٨ ٥ - مشكلة العديد  
١٤٥ ٦ - مشكلة الكويت  
١٦٤ ٧ - الفاو  
١٧٩ ٨ - القرصنة بين الادعاء والحقيقة

#### الفصل الثالث : دور المواصلات والشركات التجارية في

٣٢٤-١٩٩ تجارة البصرة والخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤

- ٢٠٤ آ - الشركات الملاحية النهرية الرئيسة  
٢٠٤ ١ - شركة لنج  
٢٤٨ ٢ - شركة عمان العثماني  
ب - الشركات الملاحية المحيطية والوكالات  
٢٧٨ التجارية في البصرة  
٢٩٢ ج - السيوفات التجارية المحلية في البصرة  
٢٩٩ د - اجور الشحن والتجارة  
٣٠٤ هـ - البريد والتلغراف ودورهما في التجارة  
٣٠٤ ١ - البريد  
٣١٦ ٢ - التلغراف

#### الفصل الرابع : صادرات البصرة ووارداتها عبر الخليج

٤٤٥-٣٢٥ العربي

- ٣٣٠ آ - الصادرات  
٣٤٠ ١ - القمح والشعير  
٣٥٤ ٢ - التمور



٣٦٩	٣ - الصوف
٣٧٦	٤ - الخيل
٣٨٨	٥ - عرق السوس
٣٩٢	ب - الواردات
٤١٠	١ - الاقمشة
٤١٤	٢ - السكر
٤١٩	٣ - الالواح وصناديق التمور
٤٢٢	٤ - صفح النفط
٤٢٧	٥ - اللبن
٤٢٩	٦ - الشاي
٤٣٠	٧ - اكياس الجوت
٤٣٣	٨ - القمح
٤٣٦	١٠ - علب الكبريت
٤٣٧	١١ - الاسلحة
٤٤٠	١٢ - الواردات الاخرى

الخاتمة .

٤٤٢

الملاحق

٤٤٧

	١ - قيمة السلع الصادرة عن طريق ميناء
٤٤٩	البصرة ١٨٦٤ - ١٩١٣
	٢ - قيمة السلع الواردة الى ميناء البصرة
٤٥٢	١٨٦٤ - ١٩١٣
٤٥٨	٣ - اسعار السلع المصدرة عن طريق البصرة
٤٦٠	٤ - اسعار السلع المستوردة الى البصرة

٤٦٣	٥ - القيمة الاجمالية للتمور ونوع العبوات واعدادها
٤٦٤	٦ - اسعار التمور في البصرة لللكارة الواحدة ١٨٦٤ - ١٩١٣
٤٦٥	٧ - السلع الصادرة من البصرة واسماء الاقطار المصدرة اليها
٤٦٧	٨ - السلع الواردة الى ميناء البصرة واسماء الاقطار المجهزة
٤٦٩	٩ - عدد ومجموع حمولة البواخر والسفن الوافدة والمغادرة لميناء البصرة سنويا خلال ١٨٦٤ - ١٩١٣
٤٧٣	١٠ - معدلات اجور الشحن بين البصرة وكل من لندن وبومباي وبغداد ١٨٩٤-١٩١٣
٤٧٤	١١ - الاسعار السائدة في البصرة في عام ١٨٦٥ - ١٨٦٦
٤٧٦	١٢ - اسعار بعض المواد الاستهلاكية لعامي ١٨٩٨ و ١٩١٣
٤٧٧	١٣ - النقود
٤٨٨	١٤ - المكاييل والموازين
٤٩٣	مصادر الرسالة

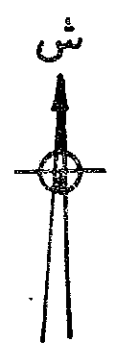
رقم الايداع في المكتبة الوطنية ببغداد ٤٧ لسنة ١٩٨٠

١٩٧٩/١٢/٣١

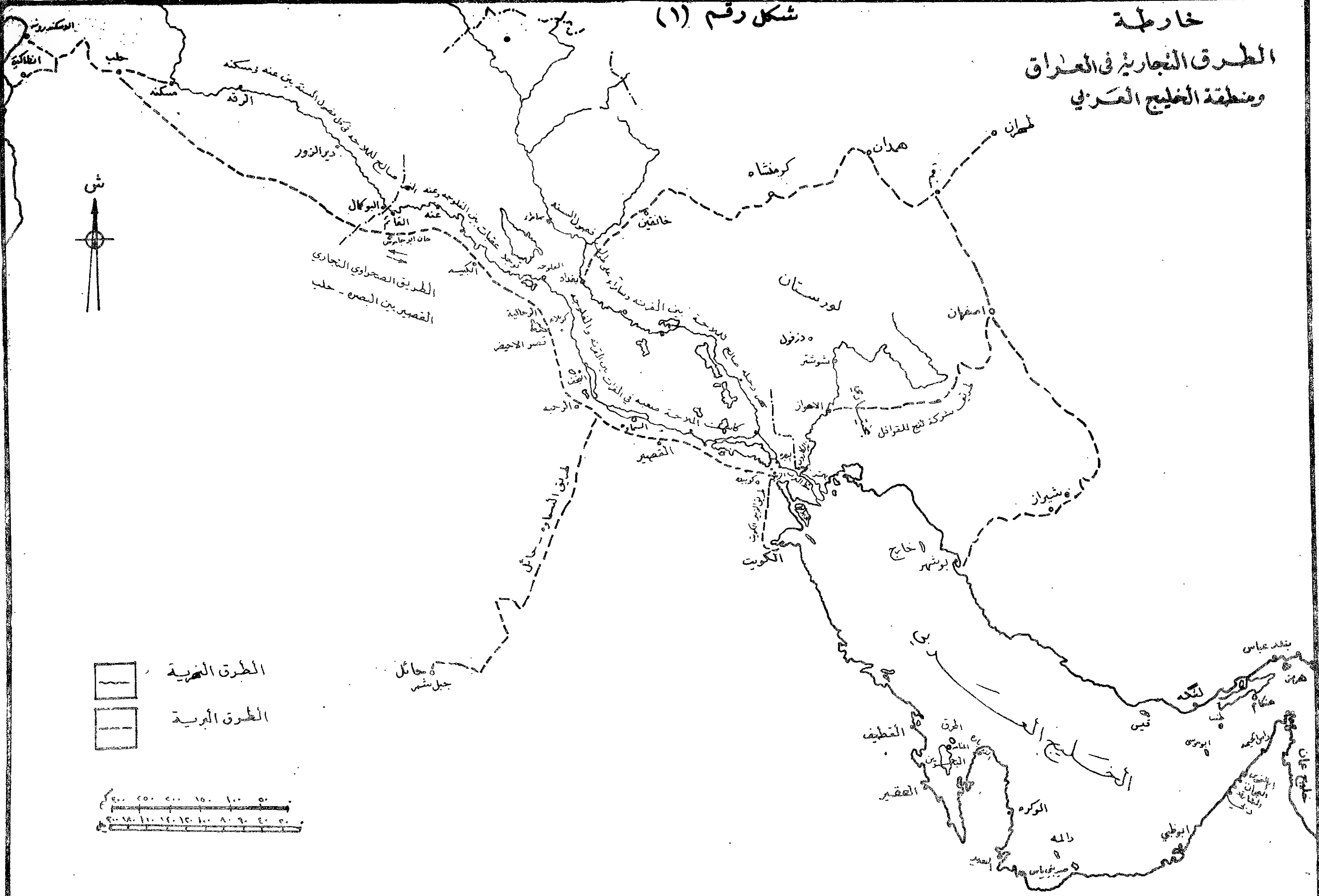
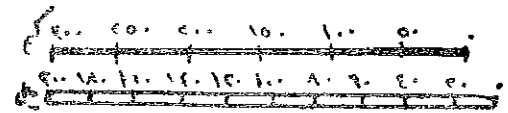
# خارطة

## الطرق التجارية في العراق ومنطقة الخليج العربي

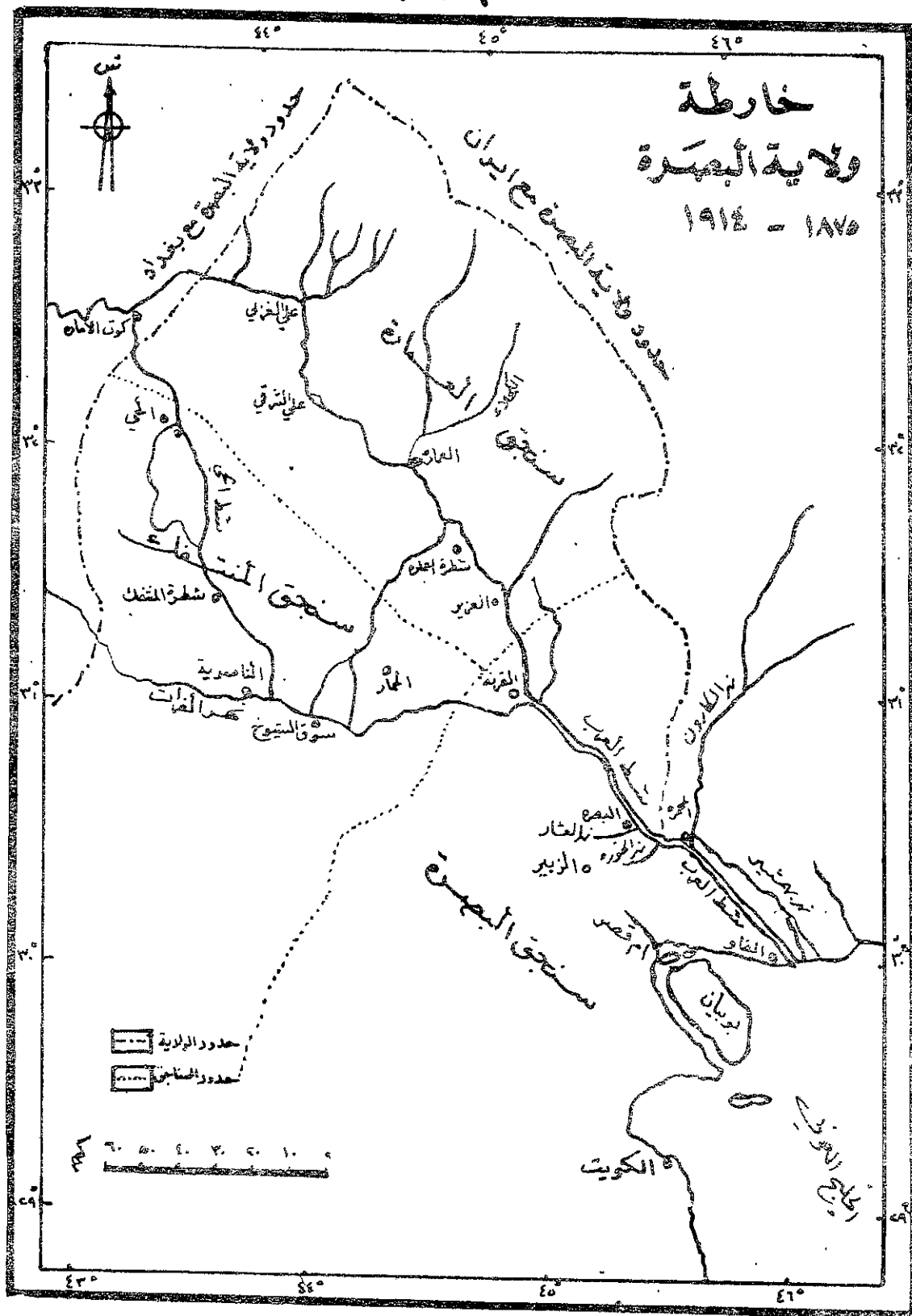
### شكل رقم (١)



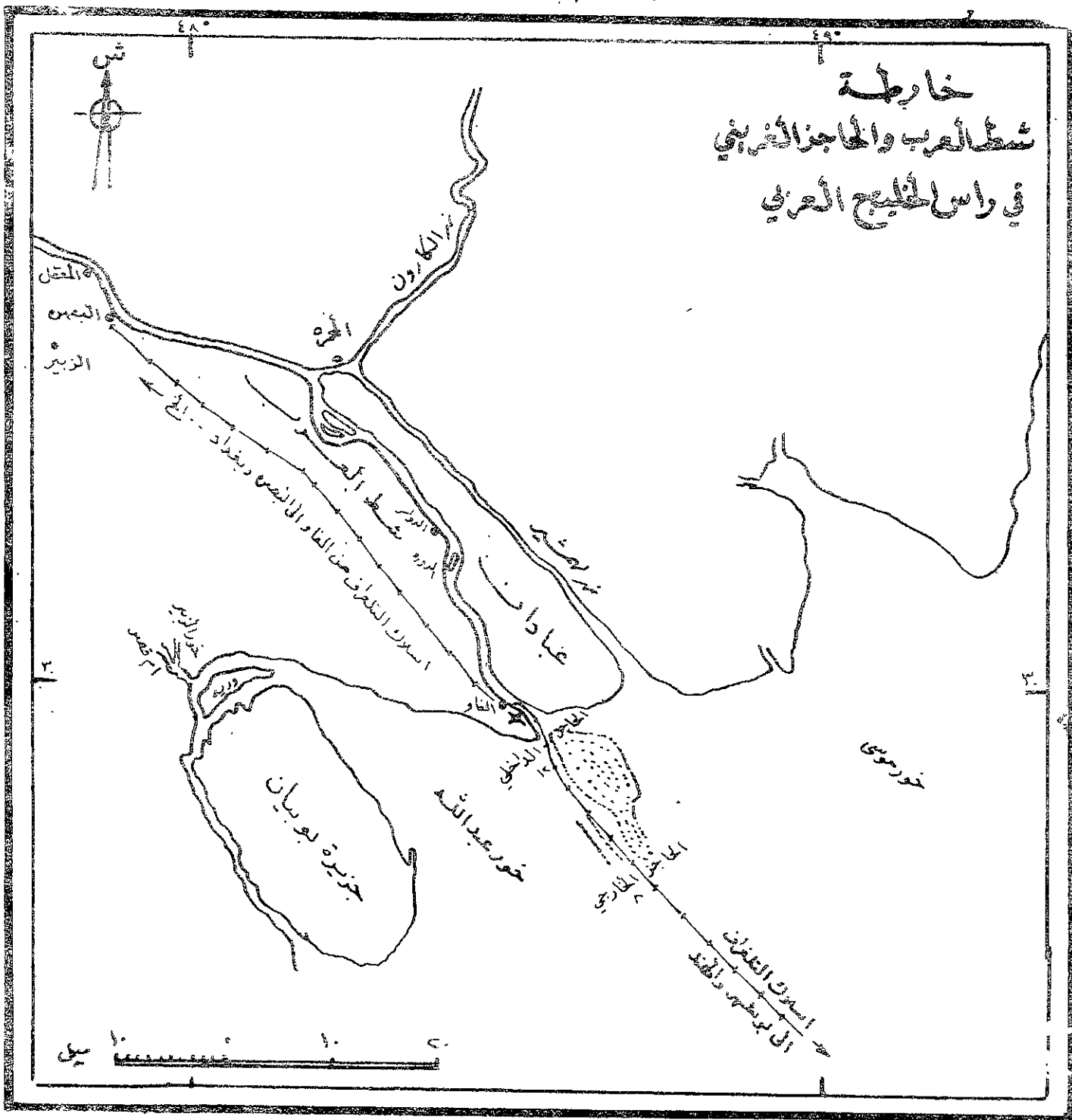
الطرق النهرية  
الطرق البرية



شكل رقم (٢)



شکل و قسم (۲)



and its role in the Arab Gulf. It follows the details of the major commodities in coming and out joining to and from Basrah. It also makes reference to the areas which exchanged these commodities the amounts and prices, rate of loss and profit, the yearly increase or decrease through out this period of the study. The study has concluded that the country's main exports were twenty times as much, and the imports were about 14.5 times as much during the period 1864 - 1913. Many detailed tables have been included in this chapter such as a table showing the prices of commodities exported from Basrah, and another one showing the prices of the commodities imported to Basrah through out the period of this study. There are also other detailed tables concening money, weights and measures and the prices of dates, shipping fees and shipping schedules in the Basrah port. These tables also show the prices of consumption stuffs.

man State about Najd and the Coast of Al-Hasa and the British role in straining relations between Qatar and Abu Dhabi by creating the Odeid Problem and taking these as an excuse to raise doubts about Ottoman rule in the Coast of Oman and the Bahrain Islands moving gradually towards the Al-Hasa Coast whenever the Ottoman State kept quiet solidifying its influence in as many areas as possible, even in those areas that had claimed legal affinity with the Ottoman State such as Kuwait. Britain was also about to deprive the state of Fao and Shatt Al-Arab, claiming that piracy had increased, and British trade was exposed to danger.

All this has been dealt with in this chapter under the subtitle "Piracy Between Allegation and Reality".

Chapter THREE reveals the role of transport in the Basrah and Arab Gulf, river and marine trade. It also discusses the commercial and maritime companies working in Basrah and the Gulf, especially the British Lynch Company whose work branched out and held the trade and navigation of the Arab Gulf Cape, in addition to its responsibility for handling the Indian mail in Iraq. This Chapter also deals with the role of Oman-Ottoman Administration and the Hameedia company in the trade of Basrah and the Arab Gulf.

It also deals with the role of the telegraph and post in facilitating the Commercial affairs and the exchange of commercial news among the ports of the Arab Gulf Cape one side, and the Indian and European ports on the other.

Chapter FOUR deals with the general trade of Basrah

for navigation and its influence on trade in the Basrah and Gulf area became clear;

- (b) Local : The Wali Medhat Pasha became to governor of Baghdad (1869-1872) and his rule was accompanied by social economic and political accomplishments in Baghdad and Basrah as well as the area of the Arab Gulf Cape. The study stops at the year 1914 and this is easily understood; the First World War broke out and many radical changes accompanied it on commercial, military and political levels.

The study is divided into four chapters with many appendixes :

Chapter One is considered a geographical and economic guide that many supply the reader with supplementary information concerning trade in Basrah and the Arab Gulf. Some of this information concerns the situation of Basrah and its importance among the other Gulf ports, and its role in transit trade, other information concerns administrative cultural development, health, quarantine offices, and commercial agreement held among the countries that are related to the Arab Gulf area. It also deals with customs duties and local taxes, together with their influence on home and foreign trade, and the role of custom houses and their commercial services.

Chapter Two deals with the Ottoman-British Struggle in the Arab Gulf area as far as the commercial interests are concerned, with reference to the internal conflicts in the Gulf Cape and the Arab Peninsula coast that overlook the Arab Gulf. It also deals with the position of the Otto-



## ABSTRACT

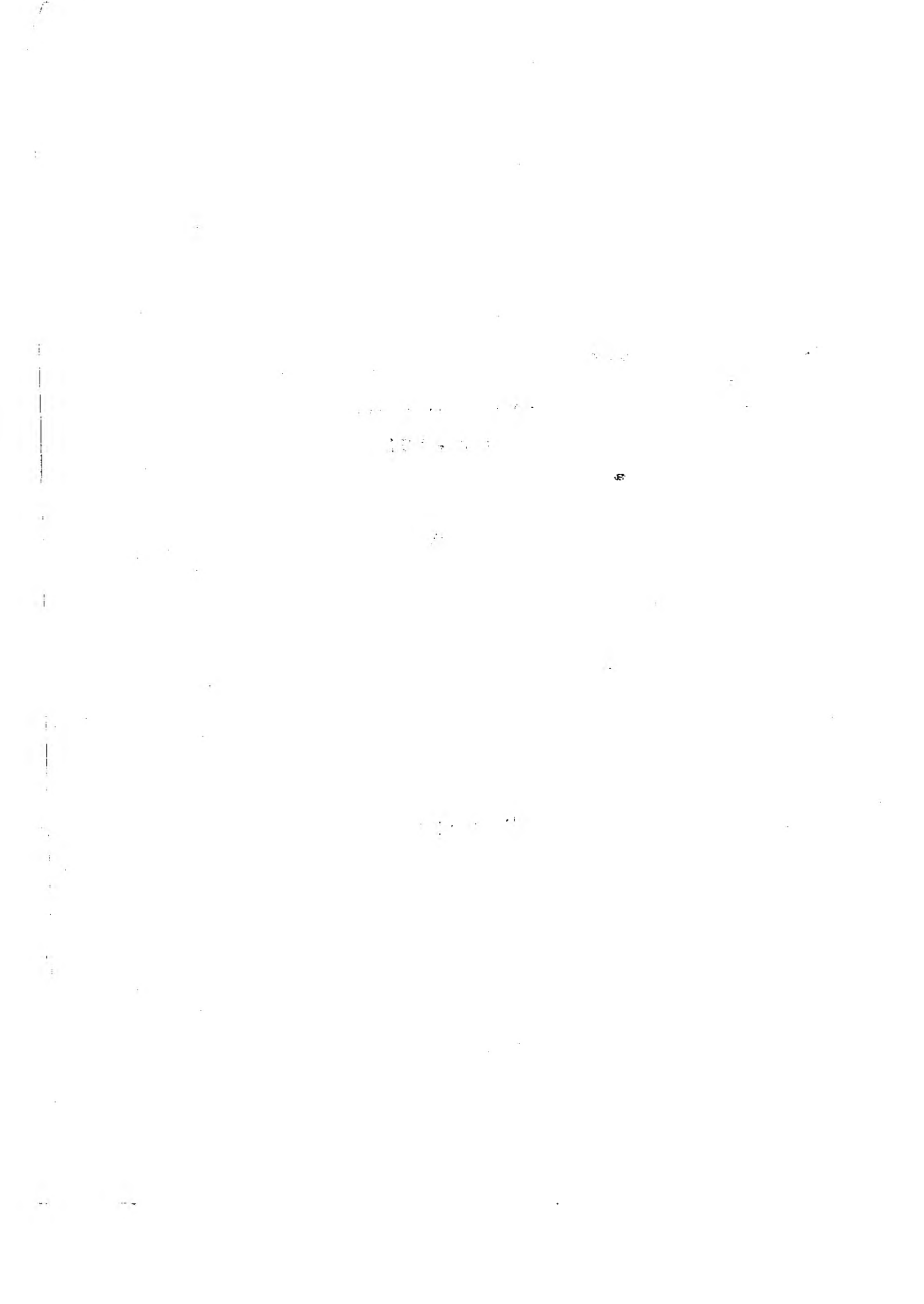
This attempt to study the commercial role of Basrah in the Arab Gulf during the period 1869-1914 is an initiative to study the economic history of the Arab Gulf Cape throughout an important period of our modern history. The political historians have sometimes avoided the discussion of minute commercial and financial affairs the economists have not shown sufficient patience to discuss diplomatic and political subjects. Therefore, this study has attempted to link some information available on political problems resulting from the European diplomacy and its role in the area with the economic information which this study has obtained from the British commercial reports in order to find out the relation between them. One cannot claim that the interaction between the two has become completely evident, it is only an attempt which awaits other complementary ones.

The main objective of this study is to reveal the economic unity of the Gulf throughout the periods and the historical and commercial role of Basrah in that economy.

It also reveals the contribution of its strategic situation as a linking bridge between the Gulf and the Mediterranean Sea, and an outlet over looking the World.

The choice of the year 1869 is considered a starting point for this study on two levels:

- (a) International : in this year the Suez Canal was opened



**THE COMMERCIAL ROLE OF BASRAH  
IN THE ARAB GULF**

**.1869 - 1914**

**BY**

**HUSSAIN M. H. AL KAHWATI (M.A., Ph. D)**

**College of Arts University of Basrah**

**Baghdad 1980**

Centre For Arab Gulf Studies Publications

University of Basrah

(33)

THE COMMERCIAL ROLE OF BASRAH  
IN THE ARAB GULF

1869 - 1914

BY

HUSSAIN M. H. AL KAHWATI (M.A., Ph. D)

College of Arts University of Basrah

Baghdad 1980

توزيع الدار الوطنية

السعر دينار واحد

دور البصرة التجاري في الخليج العربي

١٨٦٩ - ١٩١٤

الدكتور حسام

٩٥٦٣  
ق. ٥